



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 143]

नई दिल्ली, सोमवार, जून 4, 2001/ज्यैष्ठ 14, 1923

No. 143]

NEW DELHI, MONDAY, JUNE 4, 2001/JYAISTHA 14, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 4 जून, 2001

सं. टीएमपी/103/1999-वीपीटी. —महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के उमके दरों के मान (संपदा कार्यकलापों को छोड़कर) के सामान्य संशोधन से संबंधित प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/103/99-वीपीटी)

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(मई, 2001 के 16वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) से कार्गो, पोत और रेलवे से संबंधित प्रमारों के संबंध में उसके दरों के मान में सामान्य संशोधन करने के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 वीपीटी के दरों के मान में पिछला सामान्य संशोधन वर्ष 1995 में किया गया था। वीपीटी ने उल्लेख किया है कि विद्युत शुल्क, जल-प्रमारों और अन्य स्थापना संबंधी खर्चों में वृद्धि के अलावा महंगाई भत्ता बिन्दुओं में वृद्धि के कारण 1995 से प्रचालन लागत में 42 करोड़ रुपये तक की वृद्धि हो गई है और व्यय में इन्हीं वृद्धियों के कारण दरों और प्रमारों में संशोधन करना आवश्यक हो गया है।

(1)

22 वीपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित वृद्धि के बारे में व्यापार जगत से विचार-विमर्श किया गया था और व्यापार जगत भी प्रस्तावित वृद्धि पर सहमत है। वीपीटी द्वारा प्रशुल्कों में प्रस्तावित मूल वृद्धि नीचे दी गई है :-

(i)	पत्तन देयताएं, बर्थ किराया और पायलिटीज शुल्क	10%
(ii)	(क) घाटशुल्क और दूसरे किनारे के प्रभार	15%
	(ख) हस्त लदान कार्गो के लिए भीतरी हार्बर में लौह अयस्क/ सीएलओ/पैलेट्स इत्यादि	50%
	(ग) पारगमन स्थल के प्रयोग के लिए प्रभार	15%
	(घ) कार्गो प्रहस्तन के लिए मजदूरी प्रभार	15%
(iii)	स्थानांतरण प्रभार	12%
(iv)	क्राफ्ट/उपस्कर के लिए किराया प्रभार	15%
(v)	लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के लिए प्रभार	15%
(vi)	बाहरी हार्बर में पोतांतरण प्रचालनों के लिए समेकित प्रभार	शून्य
(vii)	पत्तन रेलवे प्रभार	15%

3.1 वीपीटी के प्रस्ताव को विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रातिनिधिक निकायों को परिचासित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

नेशनल एल्युमीनियम कंपनी लिमिटेड (नाल्को)

निर्यात हमारी राष्ट्रीय नीति है। एल्युमीनियम और एल्युमिना के लिए घाटशुल्क में वृद्धि असामान्य और हमारी राष्ट्रीय नीति की भावना के विरुद्ध प्रतीत होती है।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी)

हमें प्रशुल्क वृद्धि की दोहरी वृद्धि, एक वीपीटी द्वारा और दूसरी निपटान करने वाले पत्तनों द्वारा, का सामना करना होता है, जिसका गंभीर वित्तीय प्रभाव होगा। इसलिए, टीएनईबी को एक विशेष स्तर प्रदान किया जाए और प्रशुल्क में इस वृद्धि से छूट दी जाए।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) विशाखापट्टणम शोधन संयंत्र (रिफाइनरी) द्वारा वीपीटी को अदा किया जाने वाला घाटशुल्क प्रभार पोटेशियम, एल्युमीनियम, सीमेंट, कोयला, लौह अयस्क आदि जैसे अन्य मुख्य धोक उत्पादों/कार्गो की तुलना में कच्चे तेल/धोक पेट्रोलियम उत्पादों पर अधिकतम है।

- (ii) तेल उद्योग के विनियमन से शोधन संयंत्रों को प्रशासित मूल्यनिर्धारण कार्यतंत्र से बाहर कर दिया गया है। शोधन संयंत्र अब एक प्रतिस्पर्धी बाजार में कार्य करते हैं और तेल शोधन में निजी क्षेत्रों के प्रवेश से प्रतिस्पर्धा और बढ़ गई है।
- (iii) चूंकि, हम पत्तन न्यास को राजस्व के एकमात्र सबसे बड़े अंशदाता रहे हैं, इसलिए वीपीटी को अब घाटशुल्क प्रमारों पर पुनर्विचार करने और दसों को कम करने के हमारे सविनय अनुरोध पर सकारात्मक रूप से प्रतिकार करना चाहिए। वर्धित शोधन क्षमता और अतिरिक्त सुविधाओं के चाखू होने के फलस्वरूप पत्तन को प्राप्त होने वाले राजस्व में निश्चित रूप से वृद्धि होगी, यहां तक कि अगर घाटशुल्क प्रमारों का अधोमुखी संशोधन किया जाता है।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण भूमिगत क्षेत्रपार पाइपलाइनों हेतु मार्ग छोड़ने के मामले के लिए पट्टा किराए में 50% की छूट देने के लिए विचार कर सकता है।

दि कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) उत्पादकता संबंधी बचत का पता लगाने अथवा प्रचालन लागत कम करने के लिए पहल करने हेतु पत्तन की ओर से किए जाने वाले किसी प्रयास का उल्लेख नहीं है।
- (ii) पत्तन द्वारा दर्शाई गई प्रचालन लागत में वृद्धि उसकी समग्र लागत की बहुत कम प्रतिशतता ही प्रदर्शित करेगी।
- (iii) किसी वृद्धि के औचित्य के लिए कोई प्रमुख घटना नहीं हुई है अथवा बड़ी परियोजनाएं प्रारंभ नहीं हुई हैं।
- (iv) स्थानीय एजेंटों के साथ कोई परामर्श नहीं किया गया है।
- (v) पत्तन को यह अवश्य प्रदर्शित करना चाहिए कि वे अपनी लागतों को मात्र ग्राहकों पर लादने की बजाए स्वयं कम करने का प्रयास कर रहे हैं।

3.2 विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (वीसीसीआई), विशाखापट्टणम पत्तन प्रयोक्ता संघ (वीपीयूए), विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (वीएसएए) और आईएनएसए ने संयुक्त ज्ञापन प्रस्तुत किया है, जिनके मुख्य बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) उतराई कार्य पूरा करने के बाद जब कोई पोत उसी घाट पर लदान करता है अथवा किसी अन्य घाट/जेट्टी में अंतरित होता है अथवा बंधघाट/लंगरगाह में अंतरित होता है और उसके लदान के लिए घाट/जेट्टी/बंधघाट में वापस आता है तो उसे नया प्रवेश नहीं माना जाना चाहिए और अगर पोत छः दिनों के भीतर पुनः घाट पर आ जाता है तो पत्तन बकाया संग्रहित नहीं किया जाना चाहिए।
- (ii) स्टीमर एजेंटों के बदलने का पत्तन बकाए के संग्रहण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। इसलिए, पत्तन बकाए का संग्रहण सदैव पोत की खानगी के संकेत पर आधारित होगा और किसी भी चरण में एजेंट के बदलने पर दुबारा पत्तन बकाए का संग्रहण नहीं किया जाएगा।
- (iii) जब कोई पोत भीतरी बदरगाह से पत्तन बकाए का भुगतान करने के बाद बाहरी बदरगाह में अंतरित होता है तो बाहरी और भीतरी बदरगाह के बीच पत्तन बकाए और पायलिटेज का विभेदक नहीं लगाया जाएगा, जब ऐसा अंतरण पत्तन की सुविधा अथवा अन्यथा के लिए किया जाता है। तथापि, यह उस समय लागू नहीं

हो सकता, जब पोत अनुमेय ड्राफ्ट, एलओए और भीतरी बंदरगाह की चौड़ाई (बीम) की वजह से प्रतिबंध के कारण अंतरित होता है ।

- (iv) कार्गो के लदान अथवा उतराई के अतिरिक्त पत्तन की सीमा में लंगर डालने के लिए आने वाले पोतों पर पत्तन बकाए का केवल 25% प्रतिशत संग्रहित किया जाएगा । तथापि, पत्तन बकाया उन पोतों पर संग्रहित नहीं किया जाएगा, जो किसी सेवा के बिना लंगरगाह पर आते और रवाना हो जाते हैं ।
- (v) उतराई कार्य पूरा करने के बाद जब कोई पोत उसी घाट पर लदान करता है अथवा किसी अन्य घाट/जेट्टी में अंतरित करता है अथवा बंधघाट/लंगरगाह में अंतरित करता है और लदान के लिए घाट/जेट्टी/बंधघाट पर वापस आता है, तब जब भी लागू हो, अंतरण प्रभार ही संग्रहित किया जाएगा और उसे नया प्रवेश मानते हुए पायलिटेंज नहीं लगाया जाएगा ।
- (vi) हस्तचालित लदान द्वारा भीतरी बंदरगाह में लौह अयस्क/सीएओ/धुरी (पिलैड्स) लदान करने के लिए 50% की प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि अनुचित है, क्योंकि उस कार्गो की लदान प्रक्रिया अन्य थोक कार्गो का लदान करने के समान है ।
- (vii) मार्गस्थ बकाए का परिकलन पोत आधार पर किया जाएगा घाट-वार नहीं । इसलिए, पोत को निपटान कार्य पूरा होने की तारीख के बाद के दिन से 48 घंटे की मुक्त अवधि को इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि पोत को एजेंट के अनुरोध पर अथवा पत्तन की सुविधा के लिए अथवा अन्यथा अंतरित किया गया था, मार्गस्थ बकाए के परिकलन के लिए हिसाब में लिया जाएगा ।
- (viii) मैंगनीज अयस्क और अन्य अयस्कों पर प्रहस्तन प्रभार हटा दिया जाए, क्योंकि पत्तन इसके प्रहस्तन कार्य में शामिल नहीं है । थोक उर्वरकों/खाद्यान्नों पर प्रहस्तन प्रभार हटा दिया जाए, क्योंकि इस कार्गो के प्रहस्तन में पत्तन के श्रमिक शामिल नहीं हैं ।
- (ix) अगर किसी पोत को पश्च-लदान के लिए लंगरगाह में अंतरित किया जाता है तो उसे एक नया प्रवेश नहीं माना जाएगा और पत्तन बकाया और पायलिटेंज संग्रहित नहीं किए जाएंगे ।
- (x) पायलिटेंज प्रभार में बाहरी बंदरगाह के भीतर और बाहरी बंदरगाह से मार्ग तक अथवा विलोमतः अंतरित करने और कर्षकों की अपेक्षित संख्या के प्रयोग से बंधघाट से बांधने/बंधघाट से खोलने के लिए प्रभार शामिल होगा ।
- (xi) नौका/उपस्कर के किराया प्रभार में कोई वृद्धि उचित नहीं है, क्योंकि इन उपस्करों में से अधिकांश बहुत पुराने हैं और निम्न क्षमता स्तरों से निष्पादन कर रहे हैं ।

4. तत्पश्चात, वीपीटी ने यातायात पूर्वानुमानों पर और ब्यौरे तथा वित्तीय विवरण प्रस्तुत किए ।

5.1 इस मामले पर वीपीटी में दिनांक 3 अप्रैल, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे -

विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (वीएसएए)

- (i) वीपीटी को विनिमय दर के घट-बढ़ का लाभ हुआ था । इस अन्तर्निहित सुविधा को हिसाब में लिया जाएगा । वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है, और अगर इसकी बिल्कुल आवश्यकता है तो इसे न्यूनतम होना चाहिए ।
- (ii) भूतलक्षी प्रभाव से सशोधन कार्यान्वित करना बहुत कठिन है ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)/भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) लागत में वृद्धि निस्संदेह हुई है । परंतु, पत्तन के राजस्व में भी अच्छी वृद्धि हुई है ।

- (ii) वर्ष 1980-80 नौवहन के लिए बहुत खराब था । हमने डॉलर में भी ध्यय किया । इसलिए, हमें बिल्कुल कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है । अगर हमसे अधिक भुगतान करने के लिए कहा जाता है तो हमें उसे व्यापार जगत पर ही लादना होगा ।
- (iii) लागत में कमी समय की आवश्यकता है । कई परिसंपत्तियों का परिशोधन हुआ है । हमें उसे ध्यान में क्यों नहीं लेना चाहिए और लागत कम करनी चाहिए ।
- (iv) हमें "प्रति टन" लागत का विश्लेषण प्रारंभ करना चाहिए । श्रमिकों के पैमाने को युक्तिसंगत बनाना होगा, जो श्रमिक लागत कम करने का एक उपाय है ।
- (v) हम प्रसन्न हैं कि वीपीटी मात्रात्मक छूट प्रारंभ करने का इच्छुक है ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ऑफ इण्डिया (सीएसएलए)

- (i) कृपया भारत में अन्य महापत्तनों के साथ प्रशुल्क की तुलना नहीं करें । प्रशुल्क की तुलना भारतीय महासागर क्षेत्र में समीपस्थ केंद्रों से करें ।
- (ii) अगर पत्तन नौवहन की समस्याओं को नहीं समझते तो जहाज अन्यत्र जाने के लिए बाध्य हो सकते हैं ।

विशाखापट्टणम पत्तन प्रयोक्ता संघ

- (i) आधुनिकीकरण अपरिहार्य है । इससे प्रशुल्क में वृद्धि नहीं करने दें । इसकी बजाए यातायात में वृद्धि करके आधुनिकीकरण की लागत पूरी करनी चाहिए ।
- (ii) पत्तन प्रयोक्ता को होने वाली संपूर्ण लागत देखें । प्रत्येक चीज का भार पत्तन प्रयोक्ता पर ही डालें ।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) हम 4 एमटी तापीय कोयले का प्रहस्तन करते हैं । वीपीटी, तूतीकोरिन पत्तन, चेन्नई और हल्दिया गोदी काम्प्लेक्स की अपेक्षा महंगा है । केवल पारादीप पत्तन ही वीपीटी की अपेक्षा महंगा है ।
- (ii) पोत-संबद्ध प्रमारों में प्रस्तावित वृद्धि अधिक है । हम कार्गो प्रहस्तन प्रमारों में प्रस्तावित वृद्धि से तापीय कोयले में छूट देने के लिए आभारी हैं ।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) स्थायी जेटेटियों के अतिरिक्त वर्ष 1980 से वीपीटी द्वारा कोई नया निवेश नहीं किया गया है ।
- (ii) प्रशासित मूल्यनिर्धारण प्रणाली को क्रमिक रूप से समाप्त किया जा रहा है । इसके कारण प्रति-आर्थिक सहायता देने का सीमाक्षेत्र सीमित है । शोधन संयंत्र प्रति-आर्थिक सहायता का अब अधिक बोझ नहीं सह सकते और वे लुप्त हो जाएंगे ।
- (iii) शोधन क्षमता बारह गुना बढ़ गई है और उससे वीपीटी को काफी लाभ पहुंचा है । इसलिए, उन्हें घाटशुल्क कम कर देना चाहिए अथवा कम से कम रोक देना चाहिए । वीपीटी को मात्रात्मक छूट देनी चाहिए ।
- (iv) तेल सुविधाओं के संबंध में पश्चिमी तट (मध्य-पूर्व के समीप) और पूर्वी तट के बीच आर्थिक मुद्दों को मानना चाहिए ।

एमएमटीसी लिमिटेड

- (i) कृपया सीएसपीटी की दरों को ध्यान में रखें, क्योंकि उनकी दरें अधिक उचित हैं ।

- (ii) वीपीटी में समयावधि में वृद्धि के पैटर्न को भी ध्यान में रखा जा सकता है ।
- (iii) वीपीटी स्वयं आईओएचपी का वर्ष-दर-वर्ष एक 'अतिरिक्त' कार्यकलाप के रूप में दावा करता रहा है ।

मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड

- (i) भीतरी बंदरगाह/बाहरी बंदरगाह के बीच भेद करना स्वीकार्य है । परंतु, डीडब्ल्यूटी के संबंध में विभेद सही प्रतीत नहीं होता । सभी पोतों के लिए एक दर ही रखना बेहतर है ।
- (ii) भीतरी बंदरगाह की दरें अधिक हैं । एकमात्र लटकाने के लिए ही 30/-रुपए पीएमटी का श्रमिक प्रहस्तन प्रभार अधिक है । तथापि, इसे उच्च न्यायालय में मामले से जोड़ने की आवश्यकता नहीं है ।

विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इण्डस्ट्र (वीसीसीआई)

- (i) हम इस संबंध में संयुक्त ज्ञापन में दिए गए बिंदुओं को दोहराते हैं ।
- (ii) तटीय यातायात से संबंधित प्रशुल्क में विसंगतियां हैं और हम एक विशेष आवेदन देंगे ।

5.2 उपरोक्त तर्कों के अतिरिक्त, संबंधित प्रयोक्ता संघों ने संयुक्त ज्ञापन में व्यक्त किए गए अपने विचारों को दोहराया है ।

5.3 इसके प्रत्युत्तर में वीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- (i) पिछला संशोधन वर्ष 1995 में हुआ था । तब से विद्युत की लागत 45%, अतिरिक्त पुर्जों की लागत 35% बढ़ गई है । व्यापार जगत महसूस करता है कि यातायात में वृद्धि इसकी प्रतिपूर्ति कर देगी । परंतु, यातायात में वृद्धि ने केवल 10% से 12% का लाभ दिया है ।
- (ii) हमने आधुनिकीकरण में अत्यधिक 200 करोड़ रुपए तक निवेश किया है । इस लागत की वसूली कैसे होगी? इसके अतिरिक्त वीपीटी द्वारा अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं ।
- (iii) अन्य पत्तनों मुख्यतः गंगावरम और धमरा से प्रतिस्पर्धा करने की योग्यता को अत्यावश्यकता के रूप में माना जाना होगा ।
- (iv) पिछले दो वर्षों में, चालू व्यय में अत्यधिक गिरावट आई है । यह इसलिए नहीं कि हम लागत-अभिज्ञ नहीं हैं ।
- (v) "व्यापार जगत क्या वहन कर सकता है" का सिद्धांत जारी रखा जाना होगा । पीओएल द्वारा प्रति-आर्थिक सहायता देना अंतर्राष्ट्रीय पद्धति है और इसे अचानक नहीं छोड़ा जा सकता ।
- (vi) हम सरलीकृत करने के लिए तैयार हैं अगर व्यापार जगत कुछ विशिष्ट प्रस्ताव लाता है । कई मदों, विशेषकर भाडागारण सुविधाओं के विलयन से सरलीकरण के कारण प्रशुल्क में कमी हुई है ।
- (vii) लौह अयस्क प्रहस्तन करने में उत्पादकता 60% बढ़ी है और निर्माण की वस्तुओं की उत्पादकता भी 60% बढ़ी है । घाट-पूर्व औसत संरोध 18% घटा है और औसत फेरा अवधि भी 18% से 20% घटी है ।
- (viii) श्रमिक की लागत बढ़ रही है और वेतन संशोधन के कारण इसके और 30% बढ़ने की समावना है । अधिक आकर्षक स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम लागू की जा रही है ।
- (ix) हमारे पास कोई वित्तीय समर्थन नहीं है और हमें सभी विकास के लिए उपलब्ध आंतरिक ससाधनों से भुगतान करना होता है । इसलिए, हमें प्रशुल्क बढ़ाना होगा ।
- (x) एचपीसीएल यह कहता है कि वीपीटी ने बाहरी तेल टर्मिनल के लिए कोई व्यय नहीं किया है । बेहतर प्रशान्ति के लिए हमने तरंग-रोधन की मरम्मत के लिए 8 करोड़ रुपए खर्च किए हैं ।

- (xi) पायलिटेज जीआरटी के संदर्भ में लगाया जाना जारी रहेगा । इसके लिए कोई स्लैब नहीं होगा । केवल दर को थोड़ा बढ़ाया जा रहा है और कर्षकों के लिए कोई पृथक प्रभार नहीं होगा ।
- (xii) लौह अयस्क प्रहस्तन लागत बहुत अधिक है, परंतु राजस्व वसूली बहुत कम है । जैसी प्रवृत्तियां दर्शाती हैं, काफी घाटा हुआ है, इसलिए इस संबंध में अभ्यावेदन सही नहीं है ।
- (xiii) सीएचपीटी तुलनीय नहीं है, क्योंकि हमारे पास 18 किलोमीटर की बाहक पट्टी की समर्पित प्रणाली है । इसके अतिरिक्त रेलवे नेटवर्क भी पूर्णतः अतुलनीय है ।
- (xiv) एमएमटीसी द्वारा योजनाबद्ध कार्गो 8 एमटी था, परंतु सर्वोत्तम उपलब्ध केवल 3.5 एमटी है । इसलिए, उनकी प्रति टन लागत अधिक है ।
- (xv) बाहरी बंदरगाह में तेल के घाट की डिजाइन बड़े पोतों के लिए बनाई गई है; हम बाहरी बंदरगाह में छोटे पोतों का आगमन हतोत्साहित करना चाहते हैं ।
- (xvi) अगर टीएनईबी यातायात का आवश्यकता दे सकता है तो श्रमिक प्रभार कम किए जा सकते हैं ।

5.4 संयुक्त सुनवाई के दौरान विशाखापट्टणम पत्तन प्रयोक्ता संघ और 'आईएनएसए' ने सभी संबंधितों से परामर्श करने और (i) दरों के मान के सरलीकरण; (ii) क्षमता सुधार/उत्पादकता वृद्धि; और (iii) मात्रात्मक छूट प्रारंभ करने से संबंधित विशिष्ट प्रस्ताव देने पर सहमति व्यक्त की ।

- 5.5 एमएमटीसी लिमिटेड ने नीचे दिए गए सारांश के अनुसार संयुक्त सुनवाई के दौरान लिखित अनुरोध किया था:-
- (i) यहां तक कि चेन्नई में भी वीपीटी की तुलना में काफी कम प्रभार पर 1.40 लाख डीडर्यूटी के पोतों का प्रहस्तन किया जाता है ।
 - (ii) विलम्ब शुल्क को एनएमडीसी को दिया जाता है, परंतु यह लागत संघटक का हिस्सा होता है ।
 - (iii) रेलवे ने वर्ष 1998-99 और 1999-2000 के लिए माल भाड़े में केवल 4% और 1.26% की वृद्धि की है ।
 - (iv) बाहरी बंदरगाह पर लौह अयस्क का लदान करने के लिए बनाई गई प्रणाली का प्रयोग पत्तन के लिए काफी राजस्व उत्पन्न कर रहे तेल टैंकरों के यानान्तरण के लिए भी किया जाता है ।

6.1 संयुक्त सुनवाई में की गई चर्चा के आधार पर वीपीटी ने अपना प्रस्ताव संशोधित किया है और अगस्त, 2000 में एक संशोधित दरों का मान प्रस्तुत किया था । वीपीटी ने पूर्व प्रस्ताव पर हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किया है । पत्तन ने यह भी इंगित किया है कि मैंगनीज अयस्क की घाटशुल्क दरें और श्रमिक प्रभार परिवर्तित नहीं किए जाने चाहिए, क्योंकि यह मामला निर्णयाधीन है ।

6.2 वीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित तर्क दिए हैं :-

- (i) संशोधन के लिए बाध्यकारी कारक निवेश पर उचित आय अर्जित करना ही नहीं बल्कि इसकी सेवा और गुणवत्ता को सुधारने के लिए अपनी आधारभूत संरचना का उन्नयन और आधुनिकीकरण करने की अत्यधिक आवश्यकता है । संशोधन के लिए दूसरा उद्देश्य अत्याधुनिक उपकरणों को प्रयोग में लाकर उत्पादकता स्तर बढ़ाना, प्रचालन लागत में आवधिक वृद्धि को पूरा करना, आधुनिक आधारभूत संरचना के सृजन के लिए पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न करना, वैश्विक रूप से प्रतिस्पर्धी बने रहना और सक्षम तथा कम लागत पर सेवा प्रदान करना है ।
- (ii) पत्तन प्रभारों के पिछले संशोधन से लेकर अब तक आधारभूत संरचना वृद्धि पर 350 करोड़ रुपए का निवेश किया गया है । इसके अतिरिक्त, अत्याधुनिक और उच्च क्षमता वाले कर्षक पोत, क्रेन और ग्रेब होल्डरों की अधिप्राप्ति और गहरे ड्राफ्ट घाटों के अनुरक्षण के लिए अगले तीन वर्षों के दौरान 500 करोड़ रुपए निवेश करके अपने आधारभूत ढांचे को आधुनिकीकृत व की एक महत्वाकांक्षी योजना है ।

- (iii) व्यय घटाने और वर्धित उत्पादकता के लिए प्रयासों के बावजूद इसके नियंत्रण से बाहर के कारकों के कारण प्रचालनात्मक लागत बढ़ गई है। पिछले संशोधन से लेकर अब तक विद्युत पर व्यय 47%, भंडार व्यय 118%, मरम्मत और अनुरक्षण 41% तक बढ़ा है। प्रचालनात्मक लागत बिजली कर अधिरोपित करने के कारण वर्धित देयता, नगर निगम कर में वृद्धि, अधिकारियों के लिए 30% वेतन संशोधन, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के कार्यान्वयन, पेंशनभोगियों की संख्या में वृद्धि और मूल्यहास में वृद्धि के कारण और बढ़ गई है।
- (iv) जबकि सुधार और क्षमता का लाभ पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया जाता है, वहीं अर्जित राजस्व समानुपातिक रूप से घाट क्रेनों, फोर्क लिफ्ट, ट्रकों, चल क्रेनों आदि पर होने वाले प्रचालन और अनुरक्षण व्यय से कम होता है। इसके बावजूद, पत्तन कार्गो यातायात आकर्षित करने के लिए आधारभूत ढांचे में निवेश करने के लिए बाध्य होता है।
- (v) वसूल की गई प्रतिलाभ की दर पर्याप्त नहीं है। यह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 18% की आय के अनुरूप नहीं होती।
- संशोधित प्रस्ताव में लगाई गई पूंजी पर 18% की आय प्राप्त करने के लिए प्रशुल्क में की जाने वाली अपेक्षित प्रतिशत वृद्धि, जो प्रशुल्क में 30% की समग्र वृद्धि का औचित्य देती है, का अनुमान लगाने का प्रयास किया गया है।

6.3 संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि भी पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए 10%, कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप के लिए 15% और रेलवे के कार्य के लिए 15% पर बनी हुई है। मूल प्रस्ताव की तुलना में संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित कुछ मुख्य परिवर्तन निम्नानुसार हैं :-

- (i) कई मानों को सरलीकृत किया गया है।
- (ii) अनावश्यक और असंगत शर्तों को हटा दिया गया है।
- (iii) तटीय पोतों के लिए कोई पृथक् प्रशुल्क दर प्रस्तावित नहीं है; परंतु विदेशी पोत दरों पर 50% की रियायत तटीय पोतों के लिए लागू की गई है।
- (iv) घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाया गया है।
- (v) कंटेनर पोतों के लिए सभी पोत-संबद्ध प्रमारों पर 10% की विशेष रियायत प्रस्तावित है।
- (vi) लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए एक क्षमता संबद्ध प्रशुल्क स्कीम (घाट किराया) का सुझाव दिया गया है।

6.4 वीपीटी ने विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों का भी उत्तर दिया है। वीपीटी ने सहमति दी कि विभेदक बकाया बेय नहीं हो सकता, जब अंतरण पत्तन की सुविधा के लिए हो। लौह अयस्क/सीएलओ/घुर्सी पर घाटशुल्क और ओवरसाइड प्रमार में प्रस्तावित वृद्धि 50% से घटाकर 25% तक करने का प्रस्ताव किया गया है। थोक चूर्णकों और खाद्यान्नों पर प्रस्तावित प्रहस्तन प्रमार डीएलबी के पत्तन के साथ विलयन तक लगाया जाएगा।

7.1 संशोधित प्रस्ताव को पत्तन के मुख्य प्रयोक्ताओं में परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) संशोधित दरे पहले प्रस्तावित की गई दरों के समान हैं और उनके द्वारा सयुक्त सुनवाई में दिए गए विभिन्न तर्कों के आधार पर कोई योक्तिकीकरण नहीं किया गया है।
- (ii) 10% से 20% तक की प्रस्तावित वृद्धि का उनके शोधन संयंत्रों, जो सदैव बढ़ते हुए कच्चे तेल की कीमतों के कारण सघर्ष कर रहे हैं, पर निश्चित रूप से प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

- (iii) हाल ही में चाखू विस्तार परियोजना में कच्चे तेल की अधिप्राप्ति में 66.87% वृद्धि और मौजूदा पत्तन सुविधाओं का प्रयोग करते हुए पेट्रोलियम के लदान में काफी वृद्धि होगी। इन दोनों कारणों से वीपीटी के राजस्व को यहां तक कि मौजूदा दरों और मौजूदा सुविधाओं पर भी अमृतपूर्व बढ़ावा मिलेगा। इस परिप्रेक्ष्य में वीपीटी के प्रमारों को घटाने की आवश्यकता है।

नेशनल एल्युमिनियम कंपनी लिमिटेड (नाल्को)

- (i) एल्युमिना की बढ़ी हुई मात्रा के दृष्टिगत घाटशुल्क प्रमार 26/-रुपए प्रति मी0टन रखा जाए।
- (ii) 24/-रुपए प्रति मी0टन से 30/-रुपए प्रति मी0टन की प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि और 0.06% मूल्यानुसार, जो 80/-रुपए प्रति मी0टन होता है, से विशाखापट्टणम पत्तन से एल्युमीनियम धातु का निर्यात करना अव्यवहार्य होगा। एल्युमीनियम धातु पर घाटशुल्क 26/-रुपए प्रति मी0टन रखा जाए और कोई मूल्यानुसार प्रमार नहीं लगाया जाए।
- (iii) कार्स्टिक सोडा पर घाटशुल्क 32/-रुपए प्रति कि0ली0 के प्रस्तावित घाटशुल्क की बजाय 30/-रुपए प्रति कि0ली0 तक सीमित किया जाना चाहिए।
- (iv) वीपीटी के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गों की वर्धित मात्रा के दृष्टिगत कर्षण प्रमार 650/-रुपए प्रति वैगन तक सीमित किया जाए, अगर वर्तमान कर्षण प्रमारों को बनाए रखना संभव नहीं है।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) पोट संबद्ध प्रमारों पर संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि पहले प्रस्तावित 10% की वृद्धि की बजाय उसके लिए कोई कारण बताए बिना अत्यधिक है। टीएनईबी के पोट के जीआरटी के आधार पर और तटीय पोट के लिए 50% और स्थिरक मार दशा के लिए रियायत लेने के बाद पत्तन बकाए के मामले में 48.5%, पायलिटेज के मामले में 178% और घाट किराए के मामले में 437% की वृद्धि होती है।
- (ii) पोट-संबद्ध प्रमारों के लिए प्रशुल्क तटीय पोतों के लिए संकल्पित 50% की रियायत के साथ अमरीकी डॉलर में निर्धारित किया गया है। अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए में तीव्र मूल्यह्रास के दृष्टिगत वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि तटीय पोतों के लिए भी और बढ़ जाएगी।
- (iii) पत्तन प्रमारों में प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि तमिलनाडु की सामान्य जनता को काफी प्रभावित करते हुए कोयले की उताराई लागत बढ़ा देगी। यहां तक कि 10% की उर्ध्वमुखी वृद्धि का परिणाम भारी वित्तीय वचनबद्धता होगी। इसलिए, एक मुख्य पत्तन प्रयोक्ता होने के कारण उन्हें एक विशेष दर्जा दिया जाए और पत्तन प्रमारों में ऐसी किसी वृद्धि से छूट दी जाए।

भारतीय राष्ट्रीय पोटस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) पोट पर गुम हुए कार्गों पर घाटशुल्क की वापसी की अस्वीकार्यता सही और समान नहीं है। पत्तन को लॉग बुक में प्रविष्टियों आदि द्वारा पोट पर गुम हुए कार्गों का पर्याप्त साक्ष्य मागना चाहिए।
- (ii) तटीय कार्गों का निपटान पूरा करने पर तटीय पोट स्थिरक मार में अन्य तटीय पत्तन के लिए रवाना हो सकता है अथवा थोड़ी देर प्रतीक्षा कर सकता है और तब तटीय कार्गों का लदान कर सकता है। उसकी स्थिति केवल तभी परिवर्तित होगी अगर वह विदेशी कार्गों का लदान करता है अथवा उसे विदेशगामी पोट के रूप में सीमाशुल्क द्वारा रूपांतरित किया जाता है अथवा उसका तटीय लाइसेंस समाप्त हो जाता है अथवा उसे वापस ले लिया जाता है अथवा वह विदेशी कार्गों का लदान करता है और विदेशी पत्तन के लिए रवाना हो जाता है। तटीय पोट और विदेशगामी पोट के रूप में पोतों का विभेद करने के लिए मानदंड निर्धारित करते हुए प्रस्तावित टिप्पणी इस पहलू को शामिल करने के लिए संशोधित की जानी चाहिए।

एमएमटीसी लिमिटेड

- (i) वर्ष 1989-90 से आगे तक एमएमटीसी और वीपीटी ने परस्पर विचार-विमर्श और लौह अयस्क के व्यापार में विद्यमान घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय परिदृश्य के आधार पर लगाए जाने वाले विशिष्ट पत्तन प्रमारों के संबंध में वार्षिक करार किया है। पिछली वृद्धि को वर्ष 1996-97 में परस्पर सहमति दी गई थी।
- (ii) कार्गो-संबद्ध प्रमारों में 15% की और पोत-संबद्ध प्रमारों में 10% से 38% की प्रस्तावित वृद्धि का वहन करने के लिए लौह अयस्क बाजार उतना अधिक आकर्षक नहीं है।
- (iii) लौह अयस्क पर कार्गो-संबद्ध प्रमारों का तुलनात्मक विश्लेषण दर्शाता है कि वीपीटी में लौह अयस्क पर लगाया जाने वाला प्रमार भारतीय पत्तनों में सबसे अधिक है और आस्ट्रेलियाई तथा ब्राजीली पत्तनों द्वारा लगाए जाने वाले प्रमारों की अपेक्षा लगभग 5 से 6 गुना अधिक है।

7.2

विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री, विशाखापट्टणम पत्तन प्रयोक्ता संघ, विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन, कस्टम क्लियरिंग एजेंट एसोसिएशन और विशाखापट्टणम जहाजी कुली संघ ने वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर संयुक्त रूप से अपनी टिप्पणिया प्रस्तुत की हैं। उन्होंने वीपीटी के मूल प्रस्ताव पर अपने पहले के संयुक्त अभ्यावेदन में दिए गए अधिकांश बिंदुओं को दोहराया है। इसके अतिरिक्त, संयुक्त अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुख्य बिंदु उठाए गए हैं :-

- (i) तटीय पोत के प्रशुल्क का विनिमय दर पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है और इसलिए पोत-संबद्ध प्रमारों के मामले में तटीय पोतों के लिए रुपए में पृथक् प्रशुल्क निर्धारित किया जाना चाहिए।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की दिनांक 1 जुलाई, 1988 की अधिसूचना सं० 35 के अनुसार तटीय दरें उस समय से जब पोत तटीय सामग्रियों का लदान प्रारम्भ करता है, प्रारम्भ होती हैं। तथापि, वीपीटी के दरों के मान पोत के प्रवेश के समय से पत्तन बकाया निर्धारित करती हैं। चूंकि, इनमें भिन्नता है, इसलिए तटीय और विदेशगामी पोतों के लिए प्रशुल्क समान तरीके अर्थात् भीतरी बंदरगाह में प्रवेश के समय से प्रसारित किया जाए।
- (iii) अगर किसी प्रशुल्क कार्यरत पोत को घाट से लंगरगाह/बंधघाट/जेट्टी/दूसरे घाट में बाहर जाने वाले किसी प्राथमिकता वाले पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है तो इस समय लगाया जा रहा अंतरण प्रमार संग्रहित नहीं किया जाना चाहिए। इसे प्रशुल्क में अन्तर्निमित निशुल्क अंतरण के रूप में माना जाना चाहिए।
- (iv) संशोधित प्रस्ताव में दर्शाई गई पायलटिज फीस पहले के प्रस्ताव की अपेक्षा अधिक है, इसलिए पहले प्रस्तावित दर पर विचार किया जाए।
- (v) पायलट संराध प्रमार पर प्रावधान को संशोधित किया जाए और पायलट के सवार होने से आधे घंटे के बाद से लगाया जाए, क्योंकि पायलट को उसी समय से माना जा सकता है, जब पायलट पोत पर सवार होता है न कि खाना हान के समय झंडी दिखाने से।
- (vi) जब कोई पात एक घाट से लंगरगाह में अंतरित होता है, तो प्रत्येक स्थान पर बांधने का समय घाट किराया प्रमार के संग्रहण के लिए माना जा रहा है। यह समय पहले घाट में बांधने के समय से ही प्रारम्भ होना चाहिए, क्योंकि इसका परिणाम अन्यथा उसी पोत पर दो बार घाट किराया प्रमार का संग्रहण होता है।
- (vii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित ताजा जल प्रमार बहुत अधिक है और इस नाममात्र स्तर तक लाए जाने की जरूरत है। पत्तन का निजी पार्टियाँ का ताजे जल की आपूर्ति की स्वीकृति देनी चाहिए।
- (viii) विविध मदा पर घाटशुल्क में न्यूनतम 15% तथा अधिकतम 100% की वृद्धि कर दी गई है और इसमें पत्तन के माध्यम से मजो जान वाली मात्रा का ध्यान नहीं रखा गया है। घाटशुल्क अनुसूची में प्रस्तावित कुछ प्रमुख प्रमार इस प्रकार हैं :-

- (क) एलपीजी पर 50% की वृद्धि का प्रस्ताव है ।
- (ख) पेट कोक पर प्रस्तावित वृद्धि 100% है और यह 18/-रुपए पीएमटी से बढ़कर 40/-रुपए पीएमटी हो गया है । पेट कोक पर घाट शुल्क 22/-रुपए पीएमटी निर्धारित करने का प्रस्ताव है ।
- (ग) वर्तमानतः मशीनों तथा विद्युतीय सामानों पर लगाया जाने वाला घाटशुल्क क्रमशः 0.22% तथा 0.05% (मूल्यानुसार) है, जिसे बढ़ाकर 0.25% करने का प्रस्ताव है । सामान्य कार्गो/प्रोजेक्ट कार्गो को बढ़ावा देने के लिए मशीनों तथा विद्युतीय सामानों पर घाटशुल्क क्रमशः 0.15% तथा 0.05% किए जाने का प्रस्ताव है ।
- (घ) जिप्सम, फेरो मैंगनीज स्लैग, फर्नेस स्लैग, कॉपर स्लैग तथा ब्लास्ट फर्नेस स्लैग जैसे कम मूल्य वाले कार्गो पर घाट शुल्क 5/-रुपए पीएमटी किया जाए ।
- (ङ) एस्फाल्ट पर घाट शुल्क का पुनर्निर्धारण 18/-रुपए पीएमटी की दर से किया जाए ।
- (च) सीएआरई कार्गो पर दी जाने वाली 20% छूट उपयुक्त सरकारी अधिकारी के प्रमाणन पर एएलआईएमसीओ, सीआरएस, डब्ल्यू एफपीआदे जैसे किसी स्वेच्छिक संगठन द्वारा आयोजित सभी कार्गो पर दी जाए ।
- (ix) विलंब शुल्क को बढ़ाकर 22% करने की जगह इसकी वर्तमान दर बनायी रखी जाए ।
- (x) प्रहस्तन प्रभारों में '1 टन तक' वाले स्लैब को उटाने से चीनी, कार्बन पेस्ट, डीबीएम आदि की लागत पर प्रभाव पड़ेगा । प्रस्तावित वृद्धि 35/-रुपए पीएमटी तक सीमित रखी जाए, न कि इस 40/-रुपए पीएमटी कर दिया जाए । इसके अतिरिक्त, '3 टन और इससे अधिक' वाले नए समेकित स्लैब में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 52/-रुपए पीएमटी की जगह अधिकतम 45/-रुपए पीएमटी रखा जाए ।
- (xi) फ्लोटिंग क्रेन किराया प्रभार की गणना कार्यस्थल पर रिपोर्ट करने से कार्यस्थल पर प्रचालन के समापन की अवधि तक की जानी है ।
- (xii) तटीय पाता/विदेश जान वाले पाता के मामले में समरूप उपस्कर किराया दर लागू की जाए । पत्तन को पत्तन उपस्कर को बुक करने पर जोर देने की जगह अनिवार्यतः निजी उपस्कर का अनुमति देनी चाहिए ।
- (xiii) कटेनर के लिए प्रस्तावित बैंक्स दर में श्रम एवं उपस्कर प्रभार शामिल हैं । अतः कटेनरों के लिए टॉप लिफ्ट कैरियर का किराया पर लेने की विहित दर में इस पुनः शामिल नहीं करना चाहिए ।
- (xiv) बार्ज पर किराया प्रभार का निर्धारण वास्तविक जहन क्षमता के आधार पर न कि घोषित क्षमता के आधार पर किया जाना चाहिए ।

81 चूंकि, वीपीटी के प्रस्ताव में रत्न साइडिंग प्रभार, विलंब शुल्क आदि के सशोधन का एक प्रस्ताव शामिल है, इसलिए दक्षिणी पूर्वी रत्न (एसईआर) से वीपीटी के प्रस्ताव से संबद्ध धाराओं पर अपनी टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया था । कई अनुस्मारक देने के बावजूद एसईआर से कोई जवाब प्राप्त नहीं हुआ है ।

82 चूंकि प्रस्ताव में मत्स्यन बंदरगाह का प्रयाग करने वाले ट्रॉलर से संबंधित प्रभार में सशोधन का प्रस्ताव है, अतः भारतीय मत्स्यन उद्योग संघ से वीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी देने का कहा गया था ।

83 अनेक अनुस्मारकों के बाद आईएनएमए (जिसका प्रतिनिधित्व श्री कठवोठ कृष्णा कुमार कर रहे थे) ने सभी नए कार्गो पर घाटशुल्क में 10% तक छूट देने तथा गत वर्ष के टनमात्र की तुलना में आतिरेक कार्गो पर 25% की छूट देने का प्रस्ताव अग्रणी किया है । उन्होंने यह सुझाव दिया है कि कार्यक्षमता में सुधार तथा उत्पादकता में वृद्धि के लिए प्रोत्साहन योजनाएं एक वर्ष के बाद शुरू की जानी चाहिए, क्योंकि तब तक सभी पत्तन गार्दिया समान रूप से तृतीय क्रमांक से सुसज्जित हो जाएंगी ।

9.1 पूर्ववर्ती प्रस्ताव की प्रारम्भिक जांच, अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संबंध में वीपीटी द्वारा भेजी गई जानकारी तथा संशोधित प्रस्ताव की जांच के बाद अतिरिक्त जानकारी/टिप्पणी के लिए अनेक मुद्दे वीपीटी को भेजे गए थे। कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे निम्नलिखित हैं :-

- (i) यातायात अनुमानों का आधार।
- (ii) जलयानों, कार्गो, स्थायी संपदा तथा रेलवे से संबंधित क्रियाकलापों के लिए पृथक लागत विवरण तथा कार्गो प्रहस्तन और पत्तन एवं गोदी से जुड़ क्रियाकलापों से संबंधित अन्य छोटे-छोटे क्रियाकलापों के लिए पृथक लागत विवरण।
- (iii) पत्तन रेलवे प्रमारों के संशोधन की पृष्ठभूमि, गत वर्ष इनमें किए गए संशोधन के आधार तथा रेलवे यातायात संबंधी अनुमान।
- (iv) लौह अयस्क पोतों के लिए डीडब्ल्यूटी आधार पर पत्तन शुल्क तथा पायलिटिज प्रभार के श्रेणीकरण के कारण, जबकि दर निर्धारण जीआरटी आधार पर किया जाता है।
- (v) पोत-संबद्ध प्रमारों के मामले में तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क रुपये में विहित नहीं करने के कारण।
- (vi) लादे गए कार्गो के टनमार के आधार पर लौह अयस्क जलयानों के लिए विशेष घाट किराया शुल्क लगाए जाने के उद्देश्य।
- (vii) विभिन्न स्थितियों में प्रस्तावित विविध परिवर्तनों के औचित्य।
- (viii) प्रमारों में छूट दिए जाने से संबंधित शक्तियां निम्न स्तर के अधिकारियों को प्रायोजित करने के कारण, जबकि अधिनियम के अंतर्गत बोर्ड को ऐसा करने की शक्ति प्राप्त है।
- (ix) घाट किराया अनुसूची के योजितकीकरण तथा साथ ही प्रमुख मदों के प्रमारों में प्रस्तावित परिवर्तन का प्रभाव।
- (x) मत्स्यन बदरगाहों के क्रियाकलापों पर 100% की अत्यधिक वृद्धि को आवश्यक बना देने वाली परिस्थितियां।

9.2 अपने प्रत्युत्तर में वीपीटी ने क्रियाकलाप-वार लागत विवरण प्रस्तुत किया है तथा अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित जानकारी/स्पष्टीकरण दिया है :-

- (i) प्रस्ताव में प्रस्तुत यातायात अनुमान 9वीं पंचवर्षीय योजना के कार्यदल समूह के अनुसार है तथा इस पर समग्र रूप से पत्तन के वित्तीय/लागत विवरण में विचार किया गया है।
- (ii) पिछली बार रेलवे की दरों में संशोधन वर्ष 1994-95 में रेल बजट के आधार पर किए गए थे। चूंकि, सरकारी अनुदशा के अनुसार दरों में प्रत्येक 2/3 वर्ष में वृद्धि की जाती है, अतः रेल भाड में वृद्धि के कारण रेलवे की दरों में 15% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii) छोटे जहाजों पर लदान करते समय बाहरी बदरगाहा पर पड़ने वाला भारी दबाव कल्पना से अधिक होता है, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत का भार उठाना पड़ता है। अतः, बड़े आकार के जलयानों के प्रयाण का बढ़ावा देने के लिए बाहरी बदरगाहा के मामले में डीडब्ल्यूटी के आधार पर दो प्रकार के पत्तन शुल्क तथा पायलिटिज प्रभार की व्यवस्था की गई है।
- (iv) डक स्थल जीआरटी का एक भाग नहीं होता है। अतः पत्तन शुल्क के संग्रहण के लिए डक कार्गो टनमार का जीआरटी में जोड़ना अपेक्षित होता है।
- (v) प्रभारों में छूट देने संबंधी शक्तियां निम्नस्तरीय अधिकारियों का प्रायोजित करने वाले प्रावधानों का हटा दिया गया है।
- (vi) चूंकि, मत्स्यन बदरगाहा पर हानि वाले क्रियाकलापों पर भारी अनुदान दिया जा रहा है, अतः मत्स्यन जलयानों पर लागू हानि वाले सभी प्रभारों में 100% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

10. वीपीटी ने एचपीसीएल द्वारा की गई टिप्पणियों के बारे में 22 अक्टूबर, 2000 के अपने उत्तर में यह कहा है कि एचपीसीएल द्वारा उत्पन्न यह विवाद सही नहीं है कि परिशोधन क्षमता में वृद्धि के कारण पत्तन को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी, क्योंकि उन्होंने ओएसटीटी पर तलकषण अनुरक्षण पर आवर्ती व्यय के अतिरिक्त टैकरो के लिए पर्याप्त प्रशान्ति बनाए रखने के लिए शुरू की गई परियोजनाओं पर विशाल धनराशि खर्च की है ।

11.1 संशोधित प्रस्ताव पर आपत्तियों/विचारों को सुनने के लिए 8 दिसम्बर, 2000 को वीपीटी में दूसरी सयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । सयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

विशाखापट्टनम चेम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इन्डस्ट्री (वीसीसीआई)

- (i) परस्पर आर्थिक सहायता अपरिहार्य है । परंतु लौह अयस्कों के अदक्ष प्रहस्तन पर होने वाले व्यय की पूर्ति वीपीटी के आरक्षित कोष से की जानी चाहिए ।
- (ii) मजदूरी बकाया का भुगतान भी वीपीटी के आरक्षित कोष से किया जाना चाहिए ।
- (iii) हम लोग ईएलटी का स्वागत करते हैं । संबंधित ब्योरे का परिकलन टीएमपी दिशानिर्देशों के अंतर्गत वीपीटी तथा प्रयोगकताओं द्वारा सयुक्त रूप से किया जाना चाहिए ।
- (iv) जल आपूर्ति के लिए प्रभार बहुत अधिक है । क्यों नहीं प्राइवेट पार्टियों को 50:50 के आधार पर आपूर्ति की स्वीकृति दी जाए?
- (v) जलयान सक्धी प्रस्तावित प्रभारों के मुद्दे पर वीपीटी तथा प्रयोगकताओं द्वारा विचार-विमर्श किया गया था तथा एजेंटों के बदलने पर अतिरिक्त पत्तन शुल्क लगाए जाने के मुद्दे का छाड़कर अन्य मुद्दों पर सहमति हो गई थी ।
- (vi) हम लोग छ. दिन से अधिक का समय लेने वाले जलयानों के स्थानांतरण पर अतिरिक्त पायलिटीज प्रभार का भुगतान करने पर सहमत हैं ।
- (vii) यदि बर्थ देने के बारे में प्राथमिकताओं का निर्णय वस्तुपरक एवं पारदर्शी ढंग से किया जाए तो हमें कोई शिकायत नहीं है । वीपीटी को अनिवार्यता प्राथमिकताओं के बारे में निर्णय करना चाहिए, ताकि तदर्थ प्राथमिकताओं से बचा जा सकें । प्राथमिकताओं के बारे में निर्णय करने के पूर्व परिवहन मंत्रालय का अनिवार्यता पत्तन से परामर्श करना चाहिए ।
- (viii) घाट किराया के योजितकीकरण का आधार टीएमपी के प्रस्ताव के अनुरूप होना चाहिए ।
- (ix) हम तटीय व्यापार के लिए किसी प्रकार की रियायत की मांग नहीं करते हैं । हमें सिर्फ तटीय वाहनों के लिए प्रशुल्क का भुगतान डीलर में करने सक्धी प्रस्ताव पर आपत्ति है ।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) एचपीसीएल के विकास के साथ ही कच्चे तेल के परिवहन में भारी वृद्धि हुई है तथा वीपीटी को अत्यधिक राजस्व की प्राप्ति हुई है ।
- (ii) कच्चे तेल के मामले में प्रभार में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है । पत्तन का आमदनी होता है परंतु उसका कोई व्यय नहीं करना होता है । वर्तमान सुविधाओं के बल पर ही वीपीटी अतिरिक्त पूजानिवेश से अतिरिक्त राजस्व अर्जित कर सकता है ।
- (iii) प्रशान्ति मूल्य प्रणाली का विघटित किया जा रहा है । इस पूर्णतः वहन करने की गारंटी को समता में होना चाहिए ।

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)

हम एचपीसीएल के विचारों का समर्थन करते हैं ।

राष्ट्रीय खनिज विकास निगम (एनएमडीसी)

लीड अयस्क तथा इस्पात उत्पादन की परिस्थितियाँ अत्यधिक प्रतिकूल हैं । किसी प्रकार की वृद्धि की कोई गुंजाइश नहीं है ।

एमएमटीसी लिमिटेड

(i) कार्गो से संबंधित प्रमारों में 15% वृद्धि से हम तबाह हो जाएंगे ।

(ii) कृपया ईएलटी के बारे में अपनी टिप्पणियों को मूर्त रूप दें ।

स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड (सेल)

कृपया प्रति एमटी पर बाहर/भीतर के वैगनों पर प्रति वैगन दुसाई प्रभार विहित करने संबंधी विसंगतियाँ दूर करें ।

तमिलनाडु विजली बोर्ड (टीएनईबी)

वीपीटी का एक प्रमुख ग्राहक होने के कारण हम विशेष रियायत चाहते हैं ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

(i) दरों में वृद्धि का प्रस्ताव है, परंतु उसके अनुरूप सुविधाओं में कोई सुधार नहीं है ।

(ii) एफईयू की दर टीईयू से दुगुनी नहीं हो सकती । यह उब गुणी है और ठीक है ।

(iii) 10% की छूट का स्वागत होना चाहिए ।

(iv) टीपीटी से आन वाल अतिरिक्त शीर्ष उत्पापक (एक्स्ट्रा टॉप लिफ्टर) से भी काफी सहायता मिलेगी ।

इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी)

(i) परस्पर आर्थिक सहायता को अनिवार्यतः नियंत्रित किया जाना चाहिए । पीओएल पार धाट शुल्क पहले ही काफी अधिक है ।

(ii) बकर प्रभार काफी अधिक हैं । इसमें और वृद्धि की कोई गुंजाइश नहीं है ।

(iii) हम अन्या द्वारा व्यक्त विचारों का समर्थन करते हैं ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)/भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी सघ (आईएनएसए)

(i) गत पांच वर्षों में कोई वृद्धि नहीं की गई थी । हमें उचित वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं है ।

(ii) हम प्रसन्न हैं कि टीएएमपा पतन रेलवे को भी जाच पड़ताल करेगा ।

(iii) हम तटीय वाहन दरा, मजदूरी बकाया तथा एजीसिया क बदलन पर अतिरिक्त शुल्क क मामले में सीसीआई द्वारा व्यक्त कुछ विचारों को पुनरावृत्ति करते हैं ।

(iv) परान क पास शांताया क प्रत्यायाजन का विपकाधिकार प्राप्ता होना चाहिए ।

- (v) हम प्रोत्साहन के संबंध में टीएमपी के सुझावों का स्वागत करते हैं ।
- (vi) संपदा किराए में पट्टेधारी पर प्रभाव का ध्यान रखें ।
- (vii) वीपीटी में बर्थ की प्राथमिकता के निर्धारण में अत्यधिक पारदर्शिता विद्यमान है । हम इस प्रत्यायोजन के विरुद्ध नहीं हैं ।
- (viii) वीपीटी फायलिटिज प्रभार की स्वीकार्य पारेमात्रा अपना सकता है ।

नेशनल एल्युमीनियम कंपनी लिमिटेड (नालको)

एक यथामूल्य अवधारणा की शुरुआत की गई है । इसके अतिरिक्त, घाट किराया पाच से छ. गुणा है । अतः, एचडीसी अथवा वीपीटी की तुलना में वीपीटी को प्राथमिकता देने के लिए हमें प्रेरित करने वाला कुछ नहीं है ।

साउथ इस्टर्न रेलवे

- (i) क्षेत्रीय रेलवे रेलवे बोर्ड द्वारा निर्णीत प्रशुल्क का अनुसरण करता है ।
- (ii) इंजन किराया प्रभार तथा प्रति घंटे इंजन की लागत दो विशेष दरें हैं, जो रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित की जाती हैं । हम इनका प्रयोग प्रत्येक यात्रा की दर के निर्धारण के लिए करते हैं ।
- (iii) साइडिंग की दरों के परिकलन के लिए छः महीनों के आंकड़ों का विश्लेषण किया जाता है । साइडिंग प्रभार की गणना हमेशा पत्तन द्वारा की जाती है ।

एसोसिएशन ऑफ इण्डियन फिशरी इन्डस्ट्रीज

मत्स्यन उद्योग में 100% की प्रस्तावित वृद्धि को घटाकर 10% या 15% किया जा सकता है ।

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

- (i) लेखांकन प्रणाली में आकस्मिक परिवर्तन संभव नहीं है ।
- (ii) परस्पर आर्थिक सहायता अपरिहार्य है ।
- (iii) कृपया यथासंभव सीमा तक सभी विवेकाधिकार समाप्त किए जाए ।
- (iv) हम छाट पारसला का बढ़ावा देना नहीं चाहते हैं । हम इस आर्थिक सहायता भी देना नहीं चाहते ।
- (v) हम बांध्यं दन के लिए किसी प्राथमिकता का निर्धारण करना नहीं चाहते हैं । इस 'पहल आआ, पहल पाआ' के सिद्धांत पर आधारित होना चाहिए ।
- (vi) यदि आरक्षित काष स मजूरी बकायों का भुगतान समय नहीं हो तो अधिभार / विशेष बकाया पर विचार किया जाए ।

112
है -

संयुक्त सुनवाई के दौरान सीएसएलए तथा वीसीसीआई ने लिखित अनुरोध किया है, जिसका सारांश निम्नवत

कटनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) जलयान संबंधी प्रभारों में वृद्धि के लिए कोई स्पष्ट एवं तर्कसंगत आधार नहीं दर्शाया गया है ।
- (ii) निम्न उत्पादकता के कारण भारत में अन्य पत्तनों की तुलना में वीपीटी में प्राप्ति यात्रा प्रभार अधिक हो गया है ।

- (iii) कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं में सुधार के लिए कुछ नहीं किया गया है । व्यवधान के दौरान कंटेनर प्रहस्तन की सुविधा अपर्याप्त है ।
- (iv) कंटेनर यार्ड का आकार सतोषजनक नहीं है । आयात एवं निर्यात के लिए कोई प्रथमकरण नहीं है, ढेर के प्रबंधन की कोई व्यवस्था नहीं है, जिससे अनुत्पादक चक्कर में बढ़ोत्तरी होती है ।

विशाखापट्टणम चेम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इन्डस्ट्री (वीसीसीआई)

- (i) प्रेस रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 में वीपीटी क्रमशः 46 एमटी तथा 48 एमटी कार्गो का प्रहस्तन कर रहा होगा ।
- (ii) सैद्धिक सेवानिवृत्ति योजना के क्रियान्वयन तथा सेवानिवृत्ति की उम्र में कमी के परिणामस्वरूप बचत होगी।

12.1 संयुक्त सुनवाई के दौरान दक्षिण-पूर्व रेलवे ने विभिन्न (पत्तन) रेलवे दरों के निर्धारण के लिए रेलवे द्वारा अपनायी गई प्रणाली के बारे में एक टिप्पणी दो सप्ताह के अंदर प्रस्तुत करने का वचन दिया था । अनुस्मारक के बावजूद, एसईआर ने इस बारे में कोई ब्योरा नहीं भेजा है ।

12.2 संयुक्त सुनवाई के दौरान हुए विचार-विमर्श के अनुसार एसोसिएशन ऑफ इण्डियन फिशरी इण्डस्ट्रीज ने मत्स्यन बंदरगाह जलावतरण मच परिसर का प्रबंधन अपने हाथ में लेने की इच्छा व्यक्त की । उन्होंने यह कहा कि मत्स्यन उद्योग में जलावतरण मच परिसर तथा शुष्क गोदी संबंधी प्रमारों में 100% की प्रस्तावित वृद्धि उचित नहीं है । यह वृद्धि अन्य प्रमारों में प्रस्तावित वृद्धि के अनुरूप 15% तक सीमित होनी चाहिए ।

12.3 संयुक्त सुनवाई के दौरान हुए विचार-विमर्श के आलोक में वीपीटी ने ईएलटी संबंधी अपना प्रस्ताव वापस ले लिया है। इसने आयतन छूट तथा कार्यनिष्पादन के निश्चित स्तर के लिए विशेष दरों के प्रावधान का समावेश कर अपने प्रस्ताव को पुनः प्रतिपादित करने का निर्णय किया है । यह निर्णय किया गया था कि वीपीटी तदनुसार वीसीसीआई, एमएमटीसी, एनएमडीसी, एचपीसीएल, आईओसीएल, टीएनईबी तथा आईएनएसए के परामर्श से ईएलटी योजना का प्रतिपादन करेगा । यह भी निर्णय किया गया था कि ऐसे प्रस्ताव का प्रतिपादन तीन माह के अंदर किया जाएगा, परंतु इस कार्य के लिए प्रशुल्क में सामान्य सशोधन पर विचार करने की प्रक्रिया स्थगित नहीं की जाएगी ।

12.4 वीपीटी ने संशोधित लागत विवरण तथा प्राधिकरण के अधिकारियों द्वारा उठाए गए प्रश्नों का उत्तर प्रस्तुत करने का भी वचन दिया है ।

13.1 संयुक्त सुनवाई के दौरान हुए विचार-विमर्श तथा प्राधिकरण के अधिकारियों द्वारा उठाए गए विविध मुद्दों के आधार पर वीपीटी ने 23 दिसम्बर, 2000 को संशोधित लागत विवरण के साथ दूसरा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।

13.2 संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य परिवर्तन निम्नवत हैं :-

- (i) जलयान संबंधी प्रमारों के अंतर्गत तटीय वाहनों के लिए पृथक रूप से प्रशुल्क का भुगतान रुपया में करने का प्रावधान किया गया है ।
- (ii) पहल पत्तन शुल्क तथा पायलॉट प्रमारों के लिए दा स्लेब (डाडब्ल्यूटी के आधार पर) का प्रावधान था, जिसमें गारिंत औसत के आधार पर मिलाकर एक कर दिया गया है ।
- (iii) लौह अयस्क जलयानों पर लगाए जाने वाले विशेष घाटशुल्क का बंध किराया प्रमारों के साथ मिला दिया गया है ।

- (iv) स्थानांतरण शुल्क जलयान के जीआरटी पर पैमाने के अनुसार भारित करने का प्रस्ताव है ।
- (v) कोकिंग कोल, रसायन, घूना पत्थर पर घाट किराया में वृद्धि की गई है, ताकि पीओएल घाटशुल्क में कोई वृद्धि की स्वीकृति नहीं देने के कारण होने वाले घाटे के एक भाग की क्षतिपूर्ति की जा सके ।
- (vi) रेलवे से संबंधित क्रियाकलापों के लिए प्रशुल्क की पुनर्संरचना की गई है तथा पूर्वी एवं पश्चिम क्षेत्र के लिए समान दर का प्रस्ताव है ।
- (vii) जहाज एजेंटों में परिवर्तन की स्थिति में पतन शुल्क लगाए जाने संबंधी प्रस्ताव को हटा दिया गया है ।
- (viii) विनिर्दिष्ट समय के बाद बर्थ का अधिभोग करने के लिए दण्डात्मक बर्थ किराए का प्रावधान किया गया है ।
- (ix) एस्सार के मामले में पहल लौह अयस्क गुटिकाओं पर प्रति टन 2/-रुपए का अतिरिक्त प्रभार लिया जाता था और अब इसे सभी प्रयोगकर्ताओं के मामले में लागू करने का प्रावधान किया गया है ।
- (x) विलंबशुल्क में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं है ।
- (xi) सीएआरई का घाट किराए में 20% छूट की जो स्वीकृति प्राप्त है, उसे अन्य स्वैच्छिक संगठनों के लिए भी लागू करने का प्रस्ताव है ।
- (xii) उपस्करों के किराया के लिए विदेश जाने वाले जहाजों/तटीय वाहनों के मामले में समान प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है ।
- (xiii) छाट पार्सल पर घाटशुल्क में दी जाने वाली रियायत वापस ले ली गई है ।
- (xiv) घाट क्रेन प्रचालन में हानि वाला घाट के एक भाग की क्षतिपूर्ति के लिए बर्थ किराया प्रभार में 28% से 90% तक की वृद्धि का प्रस्ताव है । प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार के परिकलन के लिए विद्युतीय घाट क्रेनों पर 56 करोड़ रुपए के पूंजीनिवेश पर 10% प्रतिफल प्राप्त करने पर भी विचार किया गया है ।

133 बीपीटी ने लौह अयस्क संबंधी क्रियाकलापों के बारे में एक पृष्ठभूमि टिप्पणी भी प्रस्तुत की है । उन्होंने लौह अयस्क पर देय प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव किया है और इस प्रशुल्क का वर्तमान 106/-रुपए पीएमटी से बढ़ाकर 201 40/-रुपए पीएमटी करने का प्रस्ताव किया है (कार्गो संबंधी एवं जलयान संबंधी प्रभारों, दानों का साथ मिलाकर)। बीपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क के फल में निम्नांकित मुख्य बिन्दुओं का उजागर किया है —

- (i) बाहरी बंदरगाह का परियोजना की परिकल्पना 1970 के दशक में राष्ट्रहित में की गई थी, ताकि 1 लाख डीउब्ल्यूटी से अधिक भार वाले जहाजों के प्रहस्तन से बहुमूल्य विदेशी मुद्रा अर्जित की जा सके । अतः, 104 करोड़ रुपए के कुल पूंजीनिवेश का राष्ट्रीय परियोजना के रूप में स्वाकार किया जाना चाहिए और इसके लिए वित्त की व्यवस्था केन्द्र सरकार द्वारा की जानी चाहिए ।
- (ii) प्रशुल्क अनुमान वास्तविक नहीं सिद्ध हो सका । प्रारम्भ में अनुमानित यातायात 60 एमटी था तथा 1976 में इसका 100 एमटी हानि का अनुमान किया गया था, परन्तु गत 17 वर्षों के दौरान वास्तविक औसत कुल यातायात सिर्फ 57 एमटी रहा ।
- (iii) लागत में काफी वृद्धि के बावजूद वर्ष 1976 से 1986 तक 10 वर्षों की अवधि के दौरान लौह अयस्क की दरों में कोई संशोधन नहीं किया गया था । इसके अतिरिक्त, लागत के आधार पर दर निर्धारण की स्वीकृति कभी नहीं दी गई थी ।
- (iv) सांवया की सामान्य दरा दर निर्धारण में विलंब हो गया और एमएमटीसी द्वारा बकाए का भुगतान निकाल दिया गया ।
- (v) जिस मानक कुल यातायात के आधार पर दर निर्धारण किया गया था, वह कम प्राप्त नहीं किया जा सका ।

- (vi) बाहरी बंदरगाह के चालू होने के बाद से वीपीटी ने 249.18 करोड़ रुपए का घाटा उठाया है ।
- (vii) वीपीटी ने बाहरी बंदरगाह पर लौह अयस्क के प्रहस्तन के संबंध में आय, व्यय एवं यातायात का विवरण प्रस्तुत किया है, जिससे यह पता चलता है कि वित्तीय वर्ष 2000-01 में अनुमानित आय 74.34 करोड़ रुपए की है, जबकि व्यय 120.81 करोड़ रुपए का है । वीपीटी ने बाहरी बंदरगाह पर लौह अयस्क के लिए 201.40 रुपए पीएमटी की दर से प्रशुल्क (कार्गो एवं जलयान संबंधी, दोनों प्रकार के प्रभारों) का निर्धारण किया है, ताकि 60 एमटी के अनुमानित यातायात पर इस व्यय की पूर्ति की जा सके ।

14. हमारे परामर्शदाता को सितम्बर, 2000 के दौरान खासकर वित्तीय/लागत विवरण तैयार करने में वीपीटी का दिशानिर्देश देने के लिए प्रतिनियुक्त किया गया था । बाद में द्वितीय संयुक्त सुनवाई के पश्चात 9, दिसम्बर, 2000 को हमारे निदेशक एवं परामर्शदाता ने वीपीटी के साथ विचार-विमर्श किया । वीपीटी को अपेक्षित सभी दिशानिर्देश देने के बावजूद यह पाया गया था कि वित्तीय विवरणों में कुछ अंतर मौजूद था और कुछेक का कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया था । तदनुसार, वीपीटी को विभिन्न मुद्दों की एक सूची अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण के लिए भेजी गई थी ।

15.1 वीपीटी ने 26 फरवरी, 2001 से 28 फरवरी, 2001 तक अपने अधिकारियों को नई दिल्ली में प्रतिनियुक्त किया और उन्हें संशोधित प्रस्ताव से संबंधित विविध मुद्दों पर विचार-विमर्श करने का दायित्व सौंपा । विस्तृत विचार-विमर्श के आधार पर वीपीटी ने पुनः संशोधित वित्तीय/लागत विवरण प्रस्तुत किया है ।

15.2 वीपीटी द्वारा लागत विवरण में किए गए मुख्य परिवर्तन इस प्रकार हैं -

- (i) पृथक-पृथक लागत विवरणों का एक समेकित लागत विवरण से मिलान कर लिया गया है ।
- (ii) वर्ष 2001-02 के यातायात अनुमान तथा आय अनुमान को संशोधित कर दिया गया है ।
- (iii) परिसंपत्तियों के मूल्य के आधार पर नियोजित पूंजी का विभाजन विविध क्रियाकलापों के लिए कर दिया गया, जबकि पहले विभाजन यातायात के आधार पर किया गया ।
- (iv) इसी प्रकार, पहले वीपीटी ऋण पर ब्याज एवं मूल्यहास का विभाजन यातायात के आधार पर करता था, परंतु इसे ठीक कर दिया गया और विभाजन विविध क्रियाकलापों के लिए नियोजित परिसंपत्ति के मूल्य के आधार पर किया गया ।
- (v) ऋण पर ब्याज की दाहरी गणना का समाप्त कर दिया गया है । परंतु, इस समेकित लागत विवरण में ठीक नहीं किया गया ।
- (vi) वित्तीय वर्ष 2001-02 के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय अनुमान प्रस्तुत किया गया था और समेकित लागत विवरण को संशोधित कर दिया गया ।
- (vii) मत्स्य बंदरगाह के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किया गया ।

15.3 वीपीटी ने स्वयं द्वारा प्रस्तावित शर्तों के सदर्थ में हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों के बारे में स्पष्टीकरण दिया है । उन्होंने लौह अयस्क जलयानों, क्रन बर्थ, बकर बाज तथा अन्य जलयानों से संबंधित किराया प्रभार का विस्तृत विवरण भी प्रस्तुत किया है । उन्होंने क्रन बर्थ तथा नॉन-क्रन बर्थ के लिए पृथक प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया है । इसके अतिरिक्त वीपीटी ने क्रन बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार का संशोधित किया है और वृद्धि के प्रस्ताव का 30% तक सीमित कर दिया है, जबकि पहले 28% से 90% तक की वृद्धि का प्रस्ताव था । बहरहाल, वीपीटी ने अपन उत्तर के आधार पर प्रस्तावित दर मान में संशोधन नहीं किया है, बल्कि पहले वाला प्रस्तावित दर मान का पुनः प्रस्तुत कर दिया है ।

15.4 बीपीटी के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि के प्रतिशत का सारांश निम्नवत है -

(I)	लौह अयस्क	
(क)	पतन शुल्क	27.5%
(ख)	पायलिटी प्रभार	11.21%
(ग)	बर्थ किराया (विशेष घाट किराया मिला दिया गया है)	100%
(घ)	घाट किराया (औसत)	15%
(ii)	पीओएल	
(क)	पतन शुल्क	10%
(ख)	पायलिटीज प्रभार	10%
(ग)	बर्थ किराया	10%
(घ)	घाट किराया	15%
(III)	जलयान संबंधी प्रभार (लौह अयस्क एवं पीओएल के अतिरिक्त)	
(क)	पतन शुल्क	10.14%
(ख)	पायलिटीज प्रभार	10%
(ग)	बर्थ किराया	
(i)	क्रन बर्थ के लिए	30%
(ii)	नान-क्रन बर्थ के लिए	10%
(iii)	स्क्रेपिंग वेसल्स, ड्रेजर्स, निर्माणाधीन जलयान	21%
(IV)	कार्गो संबंधी प्रभार लौह अयस्क एवं पीओएल के अतिरिक्त	
(क)	घाट किराया तथा ओवरसाइड उत्तराई (औसत वृद्धि)	15%
(ख)	विलंब शुल्क	शून्य
(V)	अन्य प्रभार	
(क)	श्रमिक प्रहस्तान प्रभार	15%
(ख)	उपस्कर प्रभार	15%
(ग)	जहाज कंपनी का जलापूर्ति	10%
(घ)	शुष्क गोदी प्रभार	15%
(ड)	अन्य सेवाएं (औसत वृद्धि)	15%
(VI)	रत्न	
(क)	लौह अयस्क	10%
(ख)	पीओएल	10%
(ग)	शेष बचा कार्गो	15%

16 बीपीटी ने अपन दिनांक 15 मार्च, 2001 के पत्र द्वारा विविध वस्तुओं के सदस्य में मानदण्ड प्रस्तुत कर दिए हैं ताकि निर्र्दिष्ट अवधि से अधिक समय तक बर्थ पर ठहरने वाले जलयानों पर दण्डात्मक बर्थ किराया लगाने संबंधी उसके प्रस्ताव के सदस्य में जलयानों के बर्थ में ठहरने की अवधि के बारे में निर्णय किया जा सक । बीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि ये मानदण्ड पतन का इस्तेमाल करने वाला से विस्तृत विचार-विमर्श के बाद निर्धारित किए गए हैं । इस बात पर मतैक्य है कि गत तीन वर्षों में प्राण औसत हुक उत्पादकता का 80% ग्रहण किया जाए, क्योंकि सामान्य कार्गो के अतिरिक्त अन्य सभी कार्गो और सामान्य कार्गो के मामले में इस गत तीन वर्षों की औसत हुक उत्पादकता का 60% रखने का प्रस्ताव किया गया है ।

17.1 बाद में, वीपीटी ने 22 मार्च, 2001 को अपने फॉक्स सदेश द्वारा प्राधिकरण से जलयान संबंधी प्रमारों (पीओएल के अतिरिक्त) पर वृद्धि को सिर्फ 25% तक सीमित रखने का अनुरोध किया, भले ही लागत विवरण में अनुमानित घाटा 25% से अधिक था। वीपीटी ने कुल यातायात में वृद्धि के माध्यम से तथा मितव्ययिता संबंधी उपयुक्त उपायों को अपना कर प्रचालन व्यय में कमी के जरिए घाटे को अवशोषित करने का निर्णय किया है। पत्तन का यह अनुरोध इस आशका पर आधारित है कि कार्गो अन्य पत्तनों की ओर उन्मुख न होन लगे।

17.2 उन्होंने यह भी स्पष्ट किया है कि वर्तमानतः मत्स्यन जलयानों पर लगाया जाने वाला पत्तन शुल्क लौह अयस्क जलयानों को छाड़कर अन्य जलयानों के समान ही है। उन्होंने इस पद्धति को जारी रखने का प्रस्ताव किया है, जिसका अर्थ यह है कि मत्स्यन जलयानों के लिए पत्तन शुल्क में वृद्धि करीब 10-14% होगी। वीपीटी ने पुनः यह भी बतलाया है कि सामान्य तौर पर मत्स्यन जलयानों से पार्यालोडिज प्रमार नहीं लिया जाता है। बहरहाल, जब पत्तन पार्यालोडिज प्रदान करता है, तब प्रशुल्क प्रमार का प्रावधान किए जाने की स्थिति में न्यूनतम प्रमार लगाया जा रहा है। वीपीटी ने मत्स्यन जलयानों पर न्यूनतम प्रमार में 100% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है।

18.1 इसी बीच विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसए) से लौह अयस्क जलयानों के लिए पत्तन टैरिफ के निर्धारण के संबंध में एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ, जिस पर सामान्य संशोधन प्रकरण के एक भाग के रूप में विचार किया गया है। लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क का निर्धारण एमएमटीसी के परामर्श से किया जा रहा था और अब तक इसे भूतलक्षी प्रभाव से लागू किया जाता था। वीएसए ने इस पद्धति को चुनौती दी है और यह कहा है कि प्रशुल्क भावी आधार पर होना चाहिए तथा उसे टीएमपी द्वारा अनुमोदित एवं विधिवत राजपत्रित होना चाहिए।

18.2 3 अप्रैल, 2000 की संयुक्त सुनवाई के दौरान वीपीटी ने लौह अयस्क के लिए भावी आधार पर प्रशुल्क लगाने का अनुरोध स्वीकार कर लिया था। उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि एमएमटीसी के परामर्श से प्रशुल्क निर्धारित करने की प्रथा अनुचित थी। इसके बाद से लौह अयस्क प्रहस्तन क्रियाकलाप के लिए प्रशुल्क टीएमपी के अनुमोदन से हागत।

19.1 मेसर्स कोरोमंडल रॉलर फ्लोर मिल्स लिमिटेड तथा अन्य फ्लोर मिल प्रचालकों ने अभ्यावेदन भेजे हैं, जिनमें यह कहा गया है कि वीपीटी थोक मात्रा में उतारे गए गेहूँ पर 31.50 रुपये पीएमटी की दर से विशेष प्रहस्तन प्रमार ल रहा है, जबकि इस कार्गो के प्रहस्तन कार्य में पत्तन का कोई श्रमिक शामिल नहीं था।

19.2 वीपीटी ने अपन उत्तर में यह स्पष्ट किया है कि कार्गो की उतराई के लिए तट कामगार गेब के माध्यम से उपलब्ध नहीं कराए जाते, परंतु 31.50 रुपये की दर से प्रहस्तन प्रमार की वसूली पार्टियाँ से की जाती थी, क्योंकि वीपीटी के दर मानों में खाद्यान्न प्रहस्तन जैसे कार्यों के लिए कोई पृथक प्रमार विहित नहीं था, जबकि खाद्यान्नों के मामले में पहले कई विधियाँ अपनाई जाती थीं। इस संबंध में प्राप्त विवेक अभ्यावेदनों का देखते हुए वीपीटी ने अपन प्रस्तावित सामान्य संशोधन में थोक मात्रा में उतारे एवं निकाले गए खाद्यान्नों के मामले में 10/- रुपये पीएमटी की दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि यह कार्य डीएपी एवं यूरिया के मामले में किए जाने वाले कार्य के समान है, जिनके लिए 7/- रुपये पीएमटी की दर से वसूली की जा रही है।

20 विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसए) ने स्टीमर एजेंट के परिवर्तन की स्थिति में वीपीटी द्वारा पत्तन शुल्क का दूसरा सट लगाए जाने के बारे में एक अभ्यावेदन दिया है। इसमें यह भी कहा है कि पत्तन समकित प्रमारों के अतिरिक्त पूरा पत्तन शुल्क एवं पार्यालोडिज प्रमार लगाता है जिसमें पत्तन शुल्क, पार्यालोडिज प्रमार तथा जलयानों पर बंधे किराया शामिल है, जिनका निर्धारण परिवहन प्रचालन के समापन के बाद 6 दिनों के अंतर्गत लंदन के लिए किया जाता है। इस मामले पर वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ ही विचार किया गया है। वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में स्टीमर एजेंट के परिवर्तन की स्थिति में पत्तन शुल्क लगाए जाने संबंधी प्रावधान का हटा दिया है।

21. इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्रित संपूर्ण जानकारी और समग्र ध्यान दिए जाने के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ उमरती है:-

- (i) वीपीटी इसके लिए ब्याई का पात्र है कि उसने एक विस्तृत प्रस्ताव तैयार किया है, जिसका उद्देश्य वर्तमान विद्यमान विविध प्रतिबन्धों को तर्कसंगत बनाना और इस प्रकार पत्तन का प्रयोग करने वालों की विविध मांगों को समायोजित किया है। वीपीटी अपने दर मानों को तर्कसंगत एवं प्रयोक्ताओं के लिए अनुकूल बनाने का इच्छुक है और यह इस तथ्य से स्पष्ट है कि पत्तन ने अपने प्रारम्भिक प्रस्तावों में दो बार संशोधन किया है, जिससे कि संयुक्त सुनवाई के दौरान उमरे विभिन्न मुद्दों को समायोजित किया जा सके। वीपीटी योक्तिकीकरण एवं सरलीकरण संबंधी हमारे सुझावों के प्रति भी संवेदनशील रहा है।
- (ii) वीपीटी ने दर मानों में संशोधन संबंधी मूल प्रस्ताव नवम्बर, 1999 में प्रस्तुत किया था। बाद में, अप्रैल, 2000 के दौरान आयोजित संयुक्त सुनवाई में उमरे विभिन्न मुद्दों और प्रारम्भिक जाच के बाद हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आधार पर वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में पूर्ण संशोधन कर लिया और अगस्त, 2000 में एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। यहां तक कि दूसरी संयुक्त सुनवाई के दौरान हुए विचार-विमर्श तथा संशोधित प्रस्ताव पर प्राधिकरण कार्यालय द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों के आधार पर वीपीटी ने इस संशोधित प्रस्ताव पर दिसम्बर, 2000 के दौरान पुनः संशोधन किया। वीपीटी द्वारा प्रस्ताव में बार-बार किए गए संशोधन और साथ ही अपने प्रस्ताव के समर्थन में पत्तन द्वारा विविध प्रकार के लागत आंकड़े यथासमय उपलब्ध नहीं करा पाने की अक्षमता की वजह से इस मामले पर प्राधिकरण द्वारा अंतिम विचार किए जाने से पहले करीब डेढ़ वर्ष का विलंब हो गया है।
- (iii) वीपीटी द्वारा लागत ध्योरे की प्रस्तुति में पर्याप्त विलंब हुआ है। प्रसंगवश, वीपीटी ने मूल प्रस्ताव के साथ (नवम्बर, 1999) कोई लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया था। अप्रैल, 2000 में पहली सुनवाई के बाद वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव के साथ पत्तन के लिए एक समेकित लागत विवरण प्रस्तुत किया, परंतु क्रियाकलाप-वार लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया। हमारी ओर से कई अनुस्मारक दिए जाने के बाद ही पत्तन ने विविध प्रकार के क्रियाकलापों के लिए पृथक्-पृथक् लागत विवरण प्रस्तुत किया। चूंकि, पत्तन के लिए लागत विवरण तैयार करना कठिन सिद्ध हो रहा था, अतः पत्तन के अनुरोध पर हमारे परामर्शदाता को सितम्बर, 2000 में विशाखापट्टणम में प्रतिनियुक्त किया गया, ताकि पत्तन प्रत्येक क्रियाकलाप के लिए पृथक्-पृथक् लागत विवरण प्रस्तुत कर सके। पत्तन ने अक्टूबर, 2000 में जो लागत विवरण प्रस्तुत किया था उसमें कई विसंगतियाँ थीं। बाद में परामर्शदाता एवं निवेशक (बी) ने दिसम्बर, 2000 में वीपीटी के अधिकारियों से बातचीत की तथा वीपीटी को लागत विवरण तैयार करने की सलाह दी। इसके बाद भी, वीपीटी उचित रूप से स्वीकार्य लागत विवरण प्रस्तुत नहीं कर सका। वीपीटी के अधिकारियों से वार्ता का दूसरा दौर फरवरी, 2001 में प्रारम्भ किया गया। इसमें हुए विचार-विमर्श के बाद ही वीपीटी विविध विसंगतियों का समाधान करने एवं मार्च, 2001 में संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करने में सफल हो सका।

संयुक्त सुनवाई के दौरान वीपीटी ने यह तर्क दिया कि लेखाकन प्रणाली में आकस्मिक परिवर्तन समय नहीं है। क्रियाकलाप-वार विवरण लागत आबण्टन के औचित्य का विश्लेषण करने तथा विविध क्रियाकलापों में वृद्धि की मात्रा के निर्धारण के लिए आवश्यक है। प्रत्येक संशोधन प्रस्ताव के साथ लागत विवरणों का प्रस्तुत करने की आवश्यकता का प्राक्धान प्राधिकरण ने प्रमुख पत्तनों की वर्तमान लेखाकन प्रणाली का ध्यान में रखते हुए बाद किया है। इन लागत विवरणों का तैयार करने के लिए वर्तमान लेखाकन प्रणाली में कोई भारी परिवर्तन करने की जरूरत नहीं है। इसके लिए सिर्फ अपाक्षित यह है कि पत्तन द्वारा व्यय का बुक करने के लिए अनुसरण किए जा रहे लागत कन्द्रों का युक्तियुक्त बना दिया जाए। समय बीतने के साथ-साथ पत्तन द्वारा प्रारम्भ में अपनाए गए अनेक लागत कन्द्र अपनी प्रासंगिकता खो चुके होते हैं और बाद में बनने वाले लागत कन्द्रों का समस्त मदों में शामिल नहीं किया जाता है। यही वह मूल मुद्दा प्रतीत होता है जो क्रियाकलाप-वार लागत विवरण तैयार करने के वीपीटी के मार्ग में बाधक बना। यह उल्लेखनीय है कि कि प्रमुख पत्तन में

से अन्य किसी पत्तन को प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित लागत विवरण तैयार करने में अधिक कठिनाइयों को सामना नहीं करना पड़ा। वीपीटी को न केवल प्राधिकरण को अपने प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बल्कि प्रदान की जा रही विविध प्रकार की सेवाओं की वित्तीय व्यवहार्यता की आवधिक समीक्षा करने के अपने हित में भी अनिवार्यतः एक सुदृढ़ लागत निर्धारण प्रणाली का विकास करना चाहिए।

- (iv) जैसाकि पहले बताया जा चुका है, पत्तन ने विविध कार्गो तथा जलयान संबंधी अन्य क्रियाकलापों के लिए लागत विवरण तैयार करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। इसने केवल निम्नलिखित के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं :-

- (क) लौह अयस्क का प्रहस्तन (कार्गो, जलयान तथा रेलवे संबंधी)।
- (ख) पीओएल का प्रहस्तन (कार्गो, जलयान तथा रेलवे संबंधी)।
- (ग) मत्स्यन बदरगाह।
- (घ) कार्गो प्रहस्तन एवं मण्डारण (अवशिष्ट)।
- (ङ) पत्तन एवं गोदी जलयान (अवशिष्ट)।
- (च) स्थायी संपदा।

पत्तन ने अपने लागत विवरण की कई विसंगतियों में सुधार किया है और संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण में अब भी विसंगतियां मौजूद थीं। उदाहरणार्थ, समेकित लागत विवरण में ब्याज की दुहरी गणना को दूर नहीं किया गया था, हालांकि इसे पृथक् लागत विवरणों में हटा दिया गया था।

वेतन, मजूरी एवं पेंशन के बकाए पर होने वाले व्यय तथा स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति के अंतर्गत अनुग्रह अनुदान को लागत विवरण से हटा दिया गया है, चूंकि इन तत्वों को प्रशुल्क निर्धारण के लिए गिने जाने की स्वीकृति नहीं दी जा सकती। वीपीटी के वर्ष 2001-02 के व्यय आंकड़ों में पूर्व वर्ष से संबंधित मदे शीर्षक के अंतर्गत जिन आंकड़ों को दिखाया गया है, वे पेंशन बकाए के भुगतान से संबंधित हैं, अतः इन्हें भी हटा दिया गया है। एफएमई शीर्षक के अंतर्गत मजूरी एवं पेंशन के भुगतान के प्रावधान को कुछेक अन्य प्रमुख पत्तनों की भांति स्वीकृति इस आधार पर नहीं दी गई थी कि ऐसी एकमुश्त देनदारी को नित्य बनाकर प्रशुल्क संबंधी स्थायी देनदारी को अवरोद्ध नहीं किया जा सकता है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रचालन लागत में वेतन एवं मजूरी संबंधी अनुमान सामान्य आधार पर लगाए गए हैं और इसमें स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना पर होने वाले व्यय के कारण कमी पर विचार नहीं किया गया है।

- (v) प्राधिकरण ने प्रशुल्क संशोधन के लिए दो साल का एक चक्र विहित किया है। तदनुसार, प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में जिन दो वर्षों के लिए संशोधित प्रशुल्क लागू रहेगा उसका दौरान की निवल राजस्व स्थिति पर विचार किया जाता है। इस मामले में पत्तन ने दो वर्षों अर्थात् वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 का लागत विवरण प्रस्तुत किया है। इस मामले में विलंब हो गया है, वर्ष 2000-01 पहले ही समाप्त हो चुका है और हमारे पास सिर्फ वर्ष 2001-02 की लागत स्थिति का ब्याज उपलब्ध है। जैसाकि इस मामले में हमारे अनुभव से विहित होता है कि वर्ष 2002-03 के लागत विवरण का अद्यतन करने के लिए इस मामले का पुनः वीपीटी को भेजन स और विलंब होगा और संभव है कि पत्तन प्रस्ताव में और संशोधन करे। इस कारण हम यह कल्पना कर सकते हैं कि वर्ष 2001-02 के दौरान उभरने वाली स्थिति वर्ष 2002-03 में भी जारी रहेगी। इसका बावजूद, वीपीटी वर्ष 2002-03 की लागत स्थिति की गणना कर सकती है और यदि उस वर्ष का लागत स्थिति में कोई भारी परिवर्तन दिखाई देता है तो प्रशुल्क समायोजन की मांग कर सकती है।

- (vi) लागत विवरण में दर्शाया गया प्रतिशत अधिशेष/कमी तथा वीपीटी द्वारा प्रस्तावित राजस्व प्रतिशत संशोधन का सारांश निम्नवत है -

क्र.सं०	क्रियाकलाप	लागत विवरण में निदर्शित औसत अधिशेष/कमी	वीपीटी द्वारा वर्ष 2001-02 में प्रस्तावित राजस्व में वृद्धि%
1.	पीओएल	30.42%	8.40%
2.	लोह अयस्क	- 72.51%	18.43%
3.	मत्स्यन बंदरगाह	-239.28%	100.00%
4.	1, 2 एवं 3 से भिन्न अन्य मदें		
	(क) पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	- 39.66%	17.03%
	(ख) कार्गो प्रहस्तन एवं भण्डारण शुल्क	- 48.73%	14.90%
5.	रेलवे, मद सं० 1 एवं 2 को छोड़कर	- 39.35%	15.00%
6.	स्थायी सपदा	- 189.10%	शून्य

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि पीओएल प्रहस्तन क्रियाकलापों को छोड़कर अन्य मामलों में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उर्ध्वगामी संशोधन लागत विवरण में उल्लिखित कमी से कम है। विभिन्न क्रियाकलापों के अंतर्गत प्रदर्शित कमी के और विश्लेषण से यह स्पष्ट है कि कमी मुख्यतः आरओसीई कारक की वजह से है जिसकी गणना नियोजित पूंजी के 19.5% की दर से की गई है। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि नियोजित पूंजी पर 19.5% की दर से प्रतिफल प्रशुल्क निर्धारण के कार्य में उच्चतम सीमा है और इसे सर्वदा अधिकतम स्वीकार्य सीमा तक वसूल करना आवश्यक नहीं है। पत्तन विविध वाणिज्यिक पहलुओं को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव कर सकता है, जिससे आरओसीई में कमी आ सकती है। इस मामले में वीपीटी ने अनेक प्रशुल्क समायोजना का शामिल करते हुए माल-वार ब्योर के निर्धारण के लिए विस्तृत वाणिज्यिक कार्य किया है। इसमें मामूली परिवर्तन से भी सतुलन बिगड़ जाएगा और प्रस्ताव में एक बार फिर काफी अधिक संशोधन करना पड़ेगा।

जैसा कि पहले कहा जा चुका है, पत्तन को नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के दावे का छोड़ना पड़ेगा ताकि टैरिफ में भारी वृद्धि के आघात का कम किया जा सके।

- (vii) वीपीटी के प्रस्तावों को पूरी तरह स्वीकार कर लिए जान की स्थिति में विभिन्न क्रियाकलापों के अंतर्गत आरओसीई का दर्शन वाला विवरण अनुबंध-1 में है। यदि वीपीटी के प्रस्तावों का स्वीकार कर लिया जाता है तो पत्तन को समग्र रूप से 7.19% प्रतिफल प्राप्त हो सकेगा। स्थायी सपदा संबंधी कार्यों को छोड़कर अन्य क्रियाकलापों के मामले में आरओसीई 10.00% निकलता है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी के मामले में प्राधिकरण ने हात ही में टैरिफ संबंधी सामान्य संशोधन का अनुमादन किया है, जिससे पत्तन का समग्र रूप से 3.58% प्रतिफल प्राप्त होगा और जिन क्रियाकलापों के मामले में संशोधन किया जाना है, उनसे 10.08% प्रतिफल प्राप्त होगा। स्थायी सपदा एक लाभदायी कार्य है और वास्तव में किसी संगठन के राजस्व में इसका पर्याप्त योगदान होना चाहिए। इस सामान्य स्थिति के विपरीत वीपीटी का इस मामले में भारी घाटा उठाना पड़ रहा है। चूंकि, वीपीटी ने स्थायी सपदा के किराए में किसी प्रकार की वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं किया है, अतः विचाराधीन संशोधनों में यह क्रियाकलाप शामिल नहीं है। इस क्रियाकलाप के मामले में वीपीटी द्वारा दिखलाए गए भारी घाट का ध्यान में रखते हुए वीपीटी को स्थायी सपदा किराए में संशोधन के लिए पृथक् प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।

- (viii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों का लागू कर देने के बाद भी लोह अयस्क प्रहस्तन क्रियाकलाप तथा मत्स्यन बंदरगाह के मामले में पत्तन का प्रचालन घाटा जारी रहेगा।

बाहरी बंदरगाह की स्थापना के समय से ही पत्तन का लोह अयस्क प्रहस्तन के लिए कोई लाभकारी दर कमी प्राप्त नहीं हुआ है। वीपीटी के अनुसार यद्यपि आंतरिक बंदरगाह लोह अयस्क के निर्यात प्रहस्तन में सक्षम

था, तथापि बाहरी बदरगाह सुविधा का प्रबंध बड़े जलयानों के लिए किया गया था, ताकि निर्यात का प्रतिस्पर्धी बनाया जा सके। अनेक कारणों से पत्तन को अतीत में अपनी लागत के आधार पर दर में वृद्धि करने की स्वीकृति नहीं दी गई थी। साथ ही, यातायात भी आशानुरूप नहीं हो सका। अतः, घाटे की जो स्थिति अब दिखाई पड़ रही है, वह मुख्यतः अतीत में (समुचित) कार्रवाई (नहीं) किए जाने के संघर्ष की वजह से है। यातायात सुधार एक बार में नहीं किए जा सकते। इसके अतिरिक्त, इस मामले में वीपीटी भी शकाशील है, क्योंकि यदि दरों में भारी वृद्धि कर दी जाए तो यातायात का रुख परिवर्तित हो सकता है, जिससे पत्तन की समस्या और गंभीर हो जाएगी। इस कारण केवल दरों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्तर तक की वृद्धि का अनुमोदन किया जाता है और इस क्रियाकलाप के अंतर्गत शामिल नहीं किए गए प्रचालन व्यय की पूर्ति अन्य क्रियाकलापों से प्राप्त अधिशेष से की जानी जारी रहेगी।

इसी प्रकार, मत्स्यन बदरगाह के लिए वर्तमान दरों में 100% की वृद्धि हो सकती है, हालांकि इससे समस्त प्रचालन व्यय की पूर्ति नहीं हो सकती। चूंकि, इस स्तर से अधिक की कोई भी वृद्धि प्रयोक्ताओं पर अनुचित बोझ डालेगी, अतः वृद्धि 100% तक सीमित होगी। इस मामले में भी प्रचालन व्यय की पूर्ति अन्य क्रियाकलापों से प्राप्त होने वाले अधिशेष से की जाएगी। मत्स्यन बदरगाह के प्रबंधन का अधिग्रहण करने से संबंधित एसोसिएशन ऑफ इण्डियन फिशरी इण्डस्ट्रीज (एआईएफआई) का प्रस्ताव पूर्णतः सदर्म से परे है। जिन दर मानों में अभी सहायन किया जा रहा है, वे वीपीटी द्वारा किए गए व्यय के सदर्म में हैं। यदि प्रबंधन में कोई परिवर्तन (वीपीटी के अतिरिक्त और कोई) किया जाता है तो यह कहना अनावश्यक है कि वीपीटी के दर मानों में से मत्स्यन बदरगाह के लिए प्रशुल्क के मद को हटा दिया जाएगा। बहरहाल, प्रबंधन में परिवर्तन के मुद्दे पर प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया जाना है। एआईएफआई मत्स्यन बदरगाह के अधिग्रहण संबंधी अपने प्रस्ताव को किसी उपयुक्त मंच पर ले जा सकता है।

- (ix) अब तक जिन कुछ प्रमुख पत्तनों के प्रशुल्क में सामान्य सहायन के बारे में निर्णय किया जा चुका है, उनमें प्राधिकरण ने उन उप-क्रियाकलापों में वृद्धि की स्वीकृति दी है, जिनमें घाटा दिखाया गया था। प्रतिशत वृद्धि की स्वीकृति उस उप-क्रियाकलाप के राजस्व घाटे की पूर्ति के लिए दी गई थी। जिन उप-क्रियाकलापों के मामले में अधिशेष दिखाया गया था (यथा— पीओएल प्रहस्तन, कटनर प्रहस्तन आदि), उनमें किसी प्रकार की वृद्धि की स्वीकृति नहीं दी गई थी। बहरहाल, प्राधिकरण ने विविध क्रियाकलापों/उप-क्रियाकलापों के बीच अनुप्रस्थ अर्थसहायता को पूरी तरह हटाने पर विचार नहीं किया है। इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय लंबित रहने के कारण जिन क्रियाकलापों के मामले में अधिशेष दिखाया गया था, उनमें परस्पर अर्थ सहायता का वर्तमान स्तर बनाए रखने की स्वीकृति नहीं दी गई थी। वीपीटी में पीओएल प्रहस्तन (कार्गो, जलयान तथा रतपे क्रियाकलाप) 30.42% का राजस्व अधिशेष दर्शाता है। यदि तदर्थ आधार पर 50% पूंजी अवरोध पर विचार करते हुए मिश्रित विवरण को दो भागों — पीओएल (जलयान संबंधी) तथा पीआएल (कार्गो संबंधी) — में विभाजित किया जाए तो पीआएल (जलयान संबंधी) पर्याप्त घाटा दिखाएगा तथा पीआएल (कार्गो संबंधी) काफी अधिशेष प्रदर्शित करेगा। यदि पीआएल (जलयान संबंधी) का जलयान संबंधी शेष क्रियाकलाप (लोह अयस्क एवं पीआएल के अतिरिक्त) के साथ मिला दिया जाए तो मिश्रित क्रियाकलापों का घाटा जहाज संबंधी शेष क्रियाकलापों के अंतर्गत दिखाए गए घाटे से काफी अधिक होगा। लोह अयस्क तथा पीआएल का छाड़कर अन्य मदों की दुलाई करने वाले जलयानों के लिए यह अनुचित होगा कि वे इस अधिक प्रतिशत के आधार बढी हुई दरों का बोझ उठाएं, क्योंकि इसका अर्थ यह होगा कि अन्य जहाजों को पीओएल जलयानों के प्रहस्तन घाटे की आर्थिक सहायता के लिए बाध्य किया जाए। जब पीआएल (कार्गो संबंधी) पर्याप्त अधिशेष दिखा रहा है तथा समग्र पीआएल प्रहस्तन भी अधिशेष दर्शा रहा है तो काफी अधिक घाटे के आधार पर पीओएल को जलयान संबंधी दरों में वृद्धि अनुचित होगा। अतः, यह आवश्यक है कि पीआएल प्रहस्तन पर संयुक्त ढंग से विचार किया जाए और दरों में कोई वृद्धि की स्वीकृति नहीं दी जाए क्योंकि यह क्रियाकलाप राजस्व अधिशेष दिखा रहा है। परन्तु, वीपीटी ने पीआएल रतपे दरों में 15% वृद्धि की वकालत की है। ऊपरी तार पर विचार करते हुए यह पर्याप्त वृद्धि के लिए प्रस्ताव प्रतीत होता है, बारीकी से विश्लेषण करने पर इस वास्तव में दरों में कमी का मामला माना जा सकता

है। यह इसलिए है, क्योंकि पीओएल का प्रहस्तन पत्तन के कंसल पश्चिमी क्षेत्र में होता है, जबकि अन्य कार्गो का प्रहस्तन पूर्वी क्षेत्र में भी होता है। युक्तिकरण के अपने प्रयास के भाग के रूप में वीपीटी का प्रस्ताव पूर्वी और पश्चिमी क्षेत्रों पर लागू दरों के भाराशित औसत के आधार पर साइडिंग और कर्षण की समरूप दर के लिए है। इस तर्क पर यहां तक कि प्रस्तावित 15% की वृद्धि के बाद पश्चिमी क्षेत्र के लिए साइडिंग और कर्षण के लिए प्रशुल्क वास्तव में घट जाएगा। वीपीटी द्वारा दिए गए उदाहरण द्वारा जैसा प्रदर्शित किया गया है, दो क्षेत्रों के बीच दरों के भाराशित औसत के सदर्थ में 15% की वृद्धि के बाद पश्चिमी क्षेत्र के लिए साइडिंग प्रभार वास्तव में 456/-रुपए से घटकर 360/-रुपए हो जाएगा, जिसके परिणामस्वरूप 96/-रुपए प्रति वेगन की कमी होगी। दूसरी शब्दों में, प्रस्तावित वृद्धि से पत्तन रेलवे से पीओएल आय न ता बढ़ेगा और न ही यहां तक कि पीओएल लागत केंद्र के भीतर अन्य किसी कार्यकलाप की परस्पर आर्थिक सहायता ही होगी। ऐसा होते हुए, हमें पीओएल कार्गो से संबंधित रेलवे कार्यकलाप में प्रस्तावित 15% की वृद्धि अनुमोदित करने में कोई हिचकेंचाहट नहीं है।

- (x) उपर्युक्त विचार-विमर्श के अलावा में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित मदवार यातायात वृद्धि, पीओएल (जलयान संबंधी) और पीओएल (कार्गो-संबद्ध क्रियाकलाप) को छोड़कर, का अनुमोदन किया जाता है। अनुमोदित की जाने वाली मदवार प्रशुल्क वृद्धि का उत्तेख अधोलिखित है -

क्र.सं.	मद	अनुमोदित प्रशुल्क में वृद्धि का प्रतिशत
(क)	जलयान संबंधी प्रभार	
(i)	पत्तन शुल्क	
(क)	लोह अयस्क जलयान	27.5%
(ख)	पीओएल	शून्य
(ग)	मत्स्य जलयान	100%
(घ)	लोह अयस्क, पीओएल तथा मत्स्य जलयान के अतिरिक्त	10.14%
(ii)	पायलट प्रभार	
(क)	लोह अयस्क	11.2%
(ख)	पीओएल	शून्य
(ग)	मत्स्य जलयान	100%
(घ)	लोह अयस्क, पीओएल तथा मत्स्य जलयान के अतिरिक्त	10%
(iii)	बर्थ किराया प्रभार	
(क)	लोह अयस्क (विशेष घाटशुल्क मिला दिया गया)	100%
(ख)	पीओएल	शून्य
(ग)	मत्स्य जलयान	100%
(घ)	लोह अयस्क पीओएल तथा मत्स्य जलयान के अतिरिक्त	
(i)	क्रन बर्थ के लिए	30%
(ii)	क्रन बर्थ के अतिरिक्त अन्य के लिए	10%
(iii)	स्कूपिंग वसल्स, ब्लजर्स, निमाणाधोन जलयान	21%
(ख)	कार्गो संबंधी प्रभार	
	घाट किराया तथा ओवरसाइड उतराई प्रभार	
(क)	लोह अयस्क के लिए	15%
(ख)	पीओएल के लिए	शून्य

(ग)	मत्स्यन के लिए	100%
(घ)	शेष कार्गो के लिए (औसत वृद्धि)	15
(ग)	विलंब शुल्क	शून्य
(घ)	अन्य प्रभार	
(i)	मैंगनीज अयस्क के अतिरिक्त भ्रम प्रहस्तन प्रभार (औसत वृद्धि)	15%
(ii)	उपस्कर किराया प्रभार	15%
(iii)	जहाज कंपनियों को जलापूर्ति (पीओएल जलयानों सहित)	10%
(iv)	शुष्क गोदी प्रभार	15%
(v)	अन्य सेवाएं	15%
(ङ)	रेलवे	
(क)	लौह अयस्क के लिए	10%
(ख)	पीओएल के लिए	15%
(ग)	शेष कार्गो के लिए (पूर्वी एवं पश्चिमी क्षेत्र के लिए भारित औसत वृद्धि)	15%

(xi) सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार तटीय वाहनों के लिए विहित प्रशुल्क विदेश जाने वाले जहाजों के लिए प्रशुल्क का 70% होता है। साथ ही, तटीय दर रुपये में विहित किए जाते हैं जबकि विदेश जाने वाले जहाजों के लिए दर डॉलर में होता है। यह प्राधिकरण अन्य प्रमुख पक्षों से संबंधित मामलों में यह निर्णय पहले ही कर चुका है कि संशोधन के समय 30% के अंतर को पुनः कायम रखा जाना है, क्योंकि पिछले संशोधन के समय से अब तक अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपये के मूल्यहास के कारण इस विषमता में वृद्धि हुई है। सीपीटी ने प्रारम्भ में इस स्वीकृत स्थिति का अनुसरण नहीं किया था। ध्यान दिलाए जाने पर सीपीटी ने विदेश जाने वाले जहाजों तथा तटीय जहाजों के प्रशुल्क में 30% का अंतर बनाए रखकर प्रस्तावित दरों का पुनर्निर्धारण किया था। चूंकि, 30% का अंतर बनाए रखने के लिए टैरिफ संबंधी पिछले संशोधन में तटीय टैरिफ को समायोजित नहीं किया गया था, अतः इस संशोधन के बाद तटीय वाहनों के मामले में भारी वृद्धि होगी, जो अपरिहार्य है।

(xii) वर्तमान प्रशुल्कों के संशोधन में पीओएल प्रहस्तन क्रियाकलाप में संशोधन का प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, तटीय वाहनों के लिए वर्तमान दरों को समायोजित किए जाने की जरूरत है, ताकि विदेश जाने वाले जहाजों से 30% के अंतर को पुनः बनाए रखा जा सके। इसके परिणामस्वरूप सीपीटी को अतिरिक्त आय होगी। पक्षन जिन विविध क्रियाकलापों का प्रचालन करता रहा है और दरों में संशोधन के बाद भी प्रचालन करता रहेगा, उनके अंतर्गत दिखाए गए अत्यधिक लागत घाटे पर विचार करते हुए पीओएल क्रियाकलापों के अंतर्गत मामूली वृद्धि की स्वीकृति देना उचित होगा, जो स्वीकृत सिद्धांतों को समान रूप से लागू करने के लिए आवश्यक हो जाता है।

यह उल्लेखनीय है कि सीपीटी के सामान्य संशोधन के मामले में प्राधिकरण ने एचडीसी में पायलिटिज प्रभार तथा बाँँ किराया के मामले में विदेश जाने वाले जहाजों तथा तटीय जहाजों में कोई अंतर पुनः नहीं बनाए रखने का निर्णय किया, क्योंकि ये उप-क्रियाकलाप राजस्व अधिशेष दर्शा रहे थे। यह उल्लेखनीय है कि एचडीसी के मामले में माल-वार वर्गीकरण नहीं किया गया था। अन्य शब्दों में, सभी तटीय वाहनों को यह लाभ देना जारी रखने की स्वीकृति दी गई थी, चाहे वे किसी भी प्रकार का माल वहन कर रहे हों। सीपीटी के मामले में स्थिति भिन्न है, क्योंकि यदि 30% के अंतर को पुनः बनाए नहीं रखा जाता है तो यह लाभ केवल पीओएल जलयानों को प्राप्त हो सकगा। इसलिए, स्वीकृत सिद्धांतों का समरूप स्वीकरण सुनिश्चित करने के लिए पीओएल जलयानों के तटीय जलयान दरों को भी समायोजित किया जाए।

(xiii) पीओएल जलयानों के तटीय जलयानों के लिए समायोजित की जाने वाले दरों की भांति पीओएल जलयानों को जलापूर्ति के प्रभार में भी अन्य जलयानों के लिए प्रस्तावित स्तर तक वृद्धि की जरूरत है, अन्यथा एक ऐसी असंगत स्थिति उत्पन्न होगी, जिसमें विभिन्न प्रकार का माल वहन करने वाले जलयानों को एक ही सेवा के लिए भिन्न-भिन्न दरों पर भुगतान करना होगा। यह उल्लेखनीय है कि जलापूर्ति एक पृथक क्रियाकलाप है और यह जहाज द्वारा ढाए जा रहे माल पर निर्भर नहीं करता है। वीपीटी ने इस आय को पीओएल जलयानों से समायोजित किया है, क्योंकि वह व्यय को पृथक कर पाने में असम है।

(xiv) प्राधिकरण ने पूर्वकाल में कुछेक प्रमुख पत्तनों द्वारा पत्तन रेलवे प्रभारों के संबंध में प्रस्तुत प्रस्तावों पर इस आधार पर विचार नहीं किया था कि रेलवे से संबंधित प्रभार उसके अधिकार क्षेत्र में नहीं थे। नौवहन मंत्रालय ने विधि मंत्रालय के परामर्श से पत्तन रेलवे प्रभारों के मामले में प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के मुद्दे पर विचार किया है और अब सभी प्रमुख पत्तनों को यह सलाह दी है कि ऐसी दरों के निर्धारण के लिए एकमात्र प्राधिकारी टीएएमपी ही है। सरकार के उपर्युक्त विचार को ध्यान में रखते हुए प्राधिकरण को विभिन्न प्रमुख पत्तनों से पत्तन रेलवे प्रभारों में सशोधन के प्रस्ताव प्राप्त होने लगे हैं। अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के एक भाग के रूप में वीपीटी ने भी पत्तन रेलवे प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। चूंकि, पत्तन रेलवे प्रभारों का नियमन एक नया कार्य है, अतः प्राधिकरण ने रेलवे बोर्ड से ऐसी दरों के निर्धारण के लिए पूर्वकाल में अपनायी जाने वाली प्रक्रिया का ब्योरा भेजने का अनुरोध किया है। अनेक अनुस्मारकों के बावजूद रेलवे बोर्ड ने कोई उत्तर नहीं दिया। यहां तक कि इस मामले में कार्यवाही के एक भाग के रूप में हम लोगों ने साऊथ ईस्टर्न रेलवे से पत्तन रेलवे प्रभारों के निर्धारण के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के बारे में एक टिप्पणी भेजने का अनुरोध किया था। साऊथ ईस्टर्न रेलवे ने भी कोई जवाब नहीं दिया।

हालांकि, रेलवे ने प्राधिकरण के अनुरोध के संबंध में कोई उत्तर नहीं दिया है तथापि, विविध पत्तन प्रभारों के निर्धारण के मामले में प्राधिकरण द्वारा अपनायी जाने वाली प्रक्रिया को रेलवे क्रियाकलापों के संबंध में भी उपयुक्त ढंग से लागू किया जा सकता है। बहरहाल, भारतीय रेलवे द्वारा पत्तन रेलवे को देय चुंगी का निर्धारण रेलवे बोर्ड करता है। चूंकि, भारतीय रेल द्वारा लदाई स्टेशन पर परिकलित आद्योपान्त भाड़ा में लदाई स्टेशन तथा गंतव्य स्टेशन पर अत्य सेवाओं की लागत तथा ढलाई का व्यय शामिल होता है, अतः पत्तन की ओर से अंतिम छोर पर उपलब्ध करायी गई सेवाओं के लिए भारतीय रेलवे द्वारा पत्तन रेलवे को किए जाने वाले भुगतान का प्रश्न उत्पन्न होता है। यह सदेहपूर्ण है कि क्या रेलवे प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रभारों का भुगतान करेगा। इस समस्या का एक समाधान यह है कि भारतीय रेलवे अपनी टर्मिनल लागत तथा ढलाई प्रभार का निर्धारण करे तथा पत्तन अपनी लागत के आधार पर टर्मिनल सेवाओं के लिए प्रभारों का निर्धारण करे। बहरहाल, यह तत्काल सम्व नहीं हो सकता है। यह प्राधिकरण इस मुद्दे पर सरकार से विचार-विमर्श का प्रस्ताव करता है ताकि पत्तन के अंतिम छोर पर लगाए जाने वाले टर्मिनल प्रभारों का निर्धारण पत्तन रेलवे द्वारा टर्मिनल सेवाओं पर किए गए व्यय के आधार पर किया जा सके। जो भी हो, वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में टर्मिनल प्रभारों के संशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं है।

अपने संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी ने समरूप साइडिंग प्रभार तथा पूर्वी एवं पश्चिमी क्षेत्रों के लिए निर्बन्ध टर्मिनल प्रभार अपनाने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने इन प्रभारों का परिकलन प्रहसित वैगनों के भारित औसत तथा विविध साइडिंग की दूरी के आधार पर किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित योजितकीकरण उपयुक्त प्रतीत होता है और इसे अनुमानित कर दिया जाए।

(xv) वीपीटी ने मैगनीज अयस्क के लिए घाटशुल्क तथा श्रम प्रहस्तन प्रभार में किसी प्रकार के परिवर्तन का कोई प्रस्ताव नहीं किया है, क्योंकि यह मुद्दा न्यायाधीन है। यह उल्लेखनीय है कि प्राधिकरण ने वीपीटी में मैगनीज अयस्क के प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में 8 दिसम्बर, 1969 का एक आदेश पारित किया था। यह मामला उच्चतम न्यायालय एवं (तत्कालीन) मूलतः परिवहन मंत्रालय के माध्यम से आद्य प्रदेश उच्च न्यायालय से निकल कर प्राधिकरण के पास आया ताकि वर्ष 1986-92 की अवधि के लिए लगाए जाने वाले प्रभारों का समाधान किया जा

सक। इस मामले को निपटाने के क्रम में हमने इस तथ्य पर ध्यान दिया कि विचाराधीन अवधि के प्रभारों के निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा विहित मॉडल का प्रयोग 1992 के बाद की अवधि के लिए भी किया जा सकता है। इस आदेश से क्षुब्ध हो कर वीपीटी आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में चला गया और इस पर अंतरिम स्थगनादेश प्राप्त कर लिया। इस मामले का अंतिम निर्णय अभी न्यायालय द्वारा किया जाना है।

यद्यपि, उच्च न्यायालय ने वर्ष 1988-92 की अवधि के लिए प्रभार निर्धारण संबंधी प्राधिकरण के आदेश पर स्थगनादेश दे दिया है, तथापि न्यायालय ने इन प्रभारों पर भविष्य के लिए विचार करने पर कोई प्रतिबंध नहीं लगाया है। यद्यपि कानूनी मुद्दों पर दोनों प्रकार से बहस की जा सकती है, तथापि अहस्तक्षेप की नीति का अनुसरण अधिक सुविधाजनक प्रतीत होता है। इस संदर्भ में यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वास्तव में सदर्थ उच्च न्यायालय के आदेश का है। प्राधिकरण द्वारा किसी प्रकार के विश्लेषण या यहां तक कि भावी परिदृश्य में किसी आदेश को भी विरोधी आदेश के बारे में मताभिव्यक्ति माना जा सकता है। और, प्राधिकरण का इस स्थिति में देखा जाना किसी भी प्रकार से उचित नहीं होगा।

इस स्थिति के बावजूद सम्बद्ध प्रयोक्ताओं को यह जानना चाहिए कि उच्च न्यायालय द्वारा अंतिम निर्णय किए जाने तक उन्हें बोल्ल का वहन करना है। यदि वीपीटी द्वारा दायर रिट याचिका पर कोई प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना दसों पर भावी विचार के लिए प्राधिकरण के मध्य पर कोई समानान्तर कार्यवाही करने पर विचार किया जाता है तो ऐसा करने का सबसे अच्छा तरीका यही होगा कि यह कार्य आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के इस आशय के निदेश के अनुसरण में किया जाए। चूंकि, अब तक ऐसा कोई निदेश प्राप्त नहीं हुआ है, अतः प्राधिकरण वर्तमानतः मैगनीज अयस्क के घाटशुल्क तथा प्रहस्तन प्रभार के मुद्दों का छाड़ देने का निर्णय करता है।

(xvi) वीपीटी ने प्रारंभ में एक ईएलटी योजना का प्रस्ताव किया था, जिसे बाद में वापस ले लिया गया। वीपीटी ने दिसम्बर, 2000 में यह सहमति दी थी कि एक सरकारी पैमाने पर 'आयतन छूट' के प्रावधानों के साथ ईएलटी योजना का पुनः प्रतिपादन 3 माह के अंदर किया जाएगा तथा इस कार्य में प्रमुख पत्तन प्रयोक्ताओं तथा प्रतिनिधि निकायों से भी परामर्श किया जाएगा। अब तक ऐसा नहीं किया गया है। फिर भी, जैसा निर्णय लिया जा चुका है, सामान्य प्रशुल्क सशोधन प्रस्ताव पर विचार करने को इस कार्य के लिए रोकना आवश्यक नहीं है। प्राधिकरण पत्तन का इस कार्य का पूरा करने और आग विचारार्थ अपना प्रस्ताव अंग्रेषित करने के लिए और 4 महीने के समय की अनुमति देना चाहगा। आईएनएसए द्वारा यात्रा छूट के बारे में प्रस्तुत प्रस्ताव पर भी वीपीटी द्वारा ईएलटी स्कीम के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय विचार किया जा सकता है।

(xvii) अन्य महापत्तनों के समान वीपीटी में भी अतिरिक्त प्रभार के लिए प्राथमिकता/बदखली प्राथमिकता बार्थिंग की प्रणाली है। यह व्यवस्था इस विषय पर सरकारी अनुदेश के सदर्थ में प्रचलित है। सीएचपीटी, पीपीटी और सीपीटी के प्रशुल्क के सामान्य सशोधन के मामले में प्राधिकरण ने अवलाकन किया है कि इस समय बार्थिंग सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के परिप्रेक्ष्य में ऐसे अतिरिक्त प्रभार का मुग्तान करने के लिए तैयार पोतों की सदैव कोई भी संख्या होगी और यह (विचाराधीन) शक्तियों के प्रयोग की समावना दगा। चूंकि इस मुद्दे पर प्राधिकरण द्वारा अभी तक कोई अंतिम विचार नहीं किया गया है, जैसा सीएचपीटी, पीपीटी और सीपीटी के मामले में किया गया है, इसलिए यह वीपीटी पर प्राथमिकता बार्थिंग व्यवस्था का अनुमोदित अथवा अनुमोदित नहीं करना चाहंगा। वीपीटी अब तक पहले जैसे प्रभार को लगाना जारी रख सकता है, जब तक प्राधिकरण सभी महापत्तनों द्वारा साम्प्रदायिक रूप से अपनाए गए कानूनों के लिए कोई अंतिम विचार नहीं करता। ऐसा होने हुए, दर्शकों के मान में इस संबंध में माज्रूदा प्रावधानों का इस समय अपरिवर्तित रहने की अनुमति दी जा सकती है।

(xviii) वीपीटी लोह अयस्क पोतों से विशेष घाट दायता लगा रहा है। यह प्रभार जहाज पर लदान किए गए लोह अयस्क की मात्रा के आधार पर दाय है, परन्तु यह पोत द्वारा दाय है। इसलिए, यह प्रभार कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध प्रभार दोनों प्रकार का है। हमारे सुझाव पर कार्य करते हुए, वीपीटी ने अपने सशोधित प्रस्ताव में विशेष घाट बकाए का घाट किराया प्रभार के साथ विलयन प्रस्तावित किया है। वीपीटी ने लोह अयस्क पोतों द्वारा प्राप्त घाट दिने प्राप्त औसत उत्पादन और एस पोतों के आसने जोआरटी पर विचार करके प्रस्तावित संयुक्त

घाट किराया प्रभार निकाला है। पत्तन ने यह दर्शाने के लिए परिकलन भी प्रस्तुत किए हैं कि संशोधन-पूर्व दरों पर इन प्रभारों के विलयन से टनभार आधारित विशेष घाट बकाए को जीआरटी आधारित घाट किराया प्रभार में रूपांतरित करने के कारण (आनुमानिक) संयुक्त प्रभार (संशोधन-पूर्व स्तर पर) में अनभिप्रेत कोई और वृद्धि नहीं होगी। वीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उचित प्रतीत होता है और अनुमोदित किया जा सकता है। वीपीटी ने लौह अयस्क पोतों के लिए अब लगाए जा रहे पोत के डीडब्ल्यूटी के आधार पर विभेदक स्लेब दर की बजाय प्रत्येक पत्तन बकाए और पायलिटेंज के लिए एकल दर भी प्रस्तावित किया है।

- (xix) लगाए गए पत्तन बकाए को पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने के लिए पोतों द्वारा देय प्रवेश शुल्क के रूप में देखा जाना चाहिए। इस स्थिति के विपरीत, वीपीटी ने एक द्वितीय पत्तन देयता लगाने का प्रस्ताव किया है, अगर पोत कार्गो की उतराई/लदान पूरा करने के बाद छ दिनों से अधिक रुकता है। इसी प्रकार, पत्तन ने 30 दिनों में एक बार पत्तन देयता लगाने का प्रस्ताव किया है, अगर पोत मरम्मत, मुकदमा के लिए औ आरोध के अधीन 30 दिनों से अधिक के लिए रुकता है। वीपीटी ने ऐसे पोत, जो उतराई पूरा करने के बाद लंगरगाह में जाता है और घाट पर कार्गो के लदान के लिए आता है, को नए प्रवेश का मामला मानने और पत्तन देयता लगाने का भी प्रस्ताव किया है।

उपरोल्लिखित प्रस्ताव पत्तन देयता लगाने के लिए स्वीकृत स्थिति के अनुरूप नहीं है, इसलिए इन्हें अस्वीकार किया जा सकता है।

वीपीटी ने विदेशगामी पोतों के मामले में जीआरटी, जिसके आधार पर पत्तन बकाया और पायलिटेंज लगाया जाता है, का निर्धारण करने के प्रयाजनार्थ डेक कार्गो शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है। टीपीटी के दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले में जीआरटी में 'डेक कार्गो' के शामिल होने की स्थिति सुनिश्चित हान की जांच के बाद यह निर्णय किया गया था कि डेक कार्गो पर कोई अतिरिक्त लेवी नहीं होगी। ऐसा होत हुआ, इस मामले में भी लागू और समान तर्क पर ऐसा ही निर्धारण किया जा सकता है।

- (xx) (क) वीपीटी प्रति कार्य आधार पर अंतरण प्रभार लगाता है। अपने संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने पोता के जीआरटी के आधार पर अन्तरण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। यह उचित प्रतीत होता है और अनुमोदित किया जा सकता है।
- (ख) प्रयोक्ताओं ने मांग की है कि 'मार्ग' से कार्य घाट तक आवागमन करने वाले पोतों पर द्वितीय सेट पायलिटेंज नहीं लगाया जाएगा, और इसकी बजाय केवल अन्तरण प्रभार लगाया जाएगा। यह मानना होगा कि 'अन्तरण' गादी के बसिन के भीतर (वीपीटी के मामले में, तरंग-रोध द्वारा घिरा क्षेत्र) किया गया प्रचालन है। तरंग-रोध सीमाओं से बाहर लंगरगाह से/तक आवागमन को अन्तरण के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता और ऐसे आवागमन को पायलिटेंज प्रभार के द्वितीय सेट के लिए अर्हक माना जाए।
- (ग) पत्तन ने उन पोता, जिन्होंने लदान अथवा उतराई का कार्य पूरा कर लिया है अगर दूसरे घाट/जेटी में (लदान अथवा उतराई) का दूसरा प्रचालन करने के लिए अंतरित किया जाता है, का पायलिटेंज फीस में संग्रहण के लिए नया प्रवेश मानन का प्रस्ताव किया था। चूंकि, अंतरण कार्गो प्रहस्तन प्रचालन पर ध्यान दिए बिना पोता के आवागमन से संबंधित है, इसलिए तत्काल मामले में वीपीटी गोदी बसिन के भीतर आवागमन के लिए केवल अन्तरण प्रभार लगा सकता है। ऐसा इंगित करने पर, वीपीटी ने तदनुसार प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित कर दिया है। तथापि, पत्तन ने उन पोतों को द्वितीय पायलिटेंज लगाने से छूट देने का प्रस्ताव किया है, जिन्हें लदान/उतराई जारी रखने के लिए उचित घाट की कमी के कारण बाहरी बदरगाह के घाट पर माल उतारने या भीतर बदरगाह पर कुछ कार्गो लदान के बाद लंगरगाह तक अंतरित किया जाता है। ऐसे मामले में, वीपीटी ने केवल अंतरण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। अंतरण की स्वीकृत परिभाषा के अनुसार, पोता के इन आवागमन का अंतरण के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता। ये आवागमन निस्संदेह पायलिटेंज शुल्क लगाए जाने योग्य हैं। पत्तन

के प्रस्ताव को वाणिज्यिक विचार पर पायलिटिज शुल्क में रियायत की अनुमति देने के रूप में देखा जाना है । इस मामले में ऐसे रियायती पायलिटिज शुल्क को अंतरण प्रभार से जोड़ा गया है । यह परस्पर संयोजन ऐसे आवागमनों को अंतरण नहीं बनाएगा । चूंकि, यह प्रस्ताव पत्तन द्वारा उसके वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर किया गया है, इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है ।

- (xxi) (क) वीपीटी ने 8 घंटे के आधार पर घाट किराया लगाने का प्रस्ताव किया है, और 8 घंटे की अवधि का परिकलन उस समय से किया जाएगा जब पोत घाट पर आकर रुकता है । ऐसा ही प्रस्ताव वीपीटी द्वारा किया गया था और इसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था । वीपीटी के मामले में, प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि ऐसी प्रणाली उनके दरों के मान में सामान्य संशोधन के साथ अन्य पत्तनों में भी लागू की जाएगी । चूंकि, दरों के सामान्य संशोधन के साथ वीपीटी द्वारा इसका प्रस्ताव किया जा रहा है, इसलिए प्रस्ताव अनुमोदित किया जा सकता है ।
- (ख) वीपीटी गैर-क्रैन घाटों पर कब्जा करने के लिए पाता के लिए घाट किराया प्रभारों पर 40% छूट की अनुमति देता है । संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी ने घाट किराया प्रभारों के दो सटों का प्रस्ताव किया है - एक क्रैन घाट के लिए और दूसरा गैर-क्रैन घाट के लिए । पत्तन न स्पष्ट किया है कि इसने 16 टन के 10 क्रनो की अधिप्रापित के लिए लगभग 55 करोड़ रुपये का निवेश किया है और उसे ऐसे निवेश पर कम से कम 10% प्रतिफल प्राप्त करना चाहिए । अगर निवेश पर प्रतिफल की यह मात्रा घाट किराया प्रभारों पर लाद दी जाए तो क्रैन घाट के लिए दरे औसतन 50% बढ़ जाएगी । वीपीटी ने इस वृद्धि को 30% तक सीमित करने का प्रस्ताव किया है । क्रैन और क्रन के अतिरिक्त क्रन घाट के लिए घाट किराया प्रभार उचित प्रतीत होता है और इसे अनुमोदित किया जा सकता है ।
- (ग) वीपीटी ने घाट किराया प्रभार की प्रतिशतता के रूप में लगरगाह फीस/पाताश्रय प्रभार लागू करने का प्रयास किया है । लगरगाह शुल्क लगाया जाना अधिकांश महापत्तनों में प्रचलित है, परंतु इस घाट किराए से संबद्ध किए बिना एक पृथक प्रभार के रूप में निर्धारित किया जाता है । वीपीटी को बंदरगाह आदि के समीपस्थ उपलब्ध गहराई के अनुसार अपन लगरगाह को वर्गीकृत करना और पृथक दरें निर्धारित करनी चाहिए । प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करना चाहगा और वीपीटी से 6 महीने के भीतर अधिक युक्तिसंगत पाताश्रय प्रभार प्रस्तावित करने की अपेक्षा करता है ।
- (घ) वीपीटी ने दंडात्मक घाट किराया प्रभार लगाने का प्रयोजनार्थ पाता का घाट दखलकाशी निर्धारित करने के लिए विभिन्न वस्तुओं हेतु हुक (अंतरण) उत्पादन के मानदंड निकाले हैं । वीपीटी ने कहा है कि प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन के मानदंड पिछले तीन वर्षों के लिए औसत हुक उत्पादकता पर विचार करते हुए नियत किया गया है । चूंकि, उस पर भी व्यापार जगत द्वारा चर्चा की गई है और स्वीकार किया गया है, इसलिए प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन के मानदंड अनुमोदित किए जा सकते हैं ।
- (xxii) कटनर यातायात के सुवर्धन के लिए, वीपीटी ने कटनर पाता के लिए पात-संबद्ध प्रभारों पर 10% की छूट देने का प्रस्ताव किया है । संवर्धनात्मक उपाय के रूप में दखन पर प्रस्तावित रियायत अनुमोदित की जा सकती है । यह रियायत केवल विशेष रूप से कटनर का वहन करने वाले पाता का दी जानी चाहिए, उन पाता के लिए नहीं, जो अन्य कार्गो के साथ कुछ कटनरों का वहन करते हैं ।
- (xxiii) घाटशुल्क अनुसूची का युक्तिसंगत और सरलीकृत किया गया है । यद्यपि, वीपीटी ने घाटशुल्क में 15% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, यह वृद्धि सभी मर्तों के लिए समान रूप से 15% नहीं है । कार्गो की कुछ मर्तों (तापीय कायल और खाद्य तेल जैसे) के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है । एलपीजी के लिए प्रस्तावित वृद्धि 50% है । अन्य कई कार्गो के लिए प्रस्तावित वृद्धि 15% से कम है । तथापि औसतन घाटशुल्क में वृद्धि 15% है । कच्चा तेल और पेट्रोल पदार्थों का छोड़कर घाटशुल्क अनुसूची का प्रस्तावित योजितकरण स्वीकार किया जा सकता है ।

(xxiv) विलम्ब शुल्क की दरों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है। विलम्ब शुल्क का नियंत्रण करने वाली शर्तों को अन्य पक्षों के साथ एकरूपता लाने के लिए युक्तिसंगत बनाया गया है, जो उचित प्रतीत होता है और स्वीकार किया जा सकता है। मौजूदा प्रावधानों के अनुसार पोटवणिक शटआउट कार्गो के मामले में निशुल्क दिवसों का लाभ प्राप्त करते हैं अगर नौमरण का निश्चित प्रयास किया गया हो और पोटवणिक द्वारा नहीं की गई गलती के लिए कार्गो शटआउट किया गया है। वीपीटी ने अब पत्तन के परिसर में लाए गए और नौमरण के बिना वहां से हटाई गई सामग्रियों पर कोई निशुल्क दिवस की अनुमति नहीं देने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रावधान उचित प्रतीत होता है और इस सुविधा के दुरुपयोग की कोई समावना नहीं है। इसलिए, प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जा सकता है।

(xxv) विद्युतीय क्रेन प्रभार, चल क्रेन प्रभार, फोर्क लिफ्ट प्रभार और अन्य उपस्कर प्रभारों में 15% वृद्धि करने का प्रस्ताव है। इन मानों का स्तैब घटाकर युक्तिसंगत और सरलीकृत किया गया है, जो उचित प्रतीत होते हैं और स्वीकार किए जा सकते हैं।

(xxvi) प्रहस्तन प्रभार (मैगनीज अयस्क के लिए श्रमिक प्रभार छोड़कर) को 15% बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है। इस समय, पैकेटों के लिए प्रहस्तन प्रभारों में उपस्कर किराया प्रभार शामिल है। प्रस्तावित दरों के मान में इस प्रावधान को इसलिए हटा दिया गया है कि प्रहस्तन प्रभारों में टैरिफ में किसी समतुल्य समायोजन के बिना उपस्कर किराया प्रभार शामिल नहीं होता। परंतु, इसके साथ ही वीपीटी ने पैकेटों के प्रहस्तन प्रभार में 20% की छूट देने का प्रस्ताव किया है, अगर पत्तन ट्रेलर तथा साथ ही प्रहस्तन उपस्कर प्रदान नहीं करता है और यदि पत्तन ट्रेलर और प्रहस्तन उपस्कर प्रदान नहीं करता है तो पत्तन ने 50% छूट देने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी के ये प्रस्ताव स्पष्ट रूप से अन्तर्निहित करते हैं कि प्रस्तावित प्रभारों में उपस्कर किराया प्रभार शामिल हैं। इसलिए, यह वर्णन करते हुए मौजूदा प्रावधान कि प्रहस्तन प्रभारों में उपस्कर किराया प्रभार शामिल है, प्रतिधारित किया जा सकता है।

कई पत्तन प्रयाक्ताओं ने थोक उर्वरक, खाद्यान्न, जिसका निपटान पोत ग्रेब अथवा घाट क्रनो, जहां घाट श्रमिक शामिल नहीं हैं का प्रयोग करते हुए किया जाता है, के लिए प्रहस्तन (श्रमिक) प्रभार लगाने पर आपत्ति की है। इस परिप्रक्ष्य में, वीपीटी ने प्रारम्भ में गादी श्रमिक बोर्ड का पत्तन के साथ विलयन होने तक श्रमिक प्रभार लगाया जाना जारी रखना है और विलयन के बाद उसकी समीक्षा करने का प्रस्ताव किया था। बाद में, पत्तन बल्क उर्वरक और खाद्यान्नों के लिए प्रहस्तन प्रभार लगाने के लिए सहमत हो गया था। चूंकि, संबंधित प्रस्ताव तर्कसंगत जान पड़ता है और प्रयाक्ताओं की मांग के अनुसार है, इसलिए, इसे अनुमादित किया जाता है।

(xxvii) स्वैच्छिक सवानिवृत्ति योजना के मुग्तान के कारण देयता और मजदूरी/पशन के बकाए का एकमुश्त वित्तीय बाझ होने के कारण इस ऊपर परा 21(iv) में चर्चा किए गए अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के प्रयाजनार्थ नहीं माना गया है। वीपीटी के मामले में अनुमादित मॉडल का अनुपालन करते हुए इस मजदूरी बकाए/स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम की देयता के पूर्ण निपटान हान तक एक विशेष दर अधिरापित करके इस एकमुश्त देयता का वसूल करना संभव हुआ है। इस परिप्रक्ष्य में वीपीटी ने अपन दिनांक 9 मई, 2001 के फैक्स द्वारा स्वैच्छिक सवानिवृत्ति योजना (जो एकमुश्त मुग्तान है) पर व्यय की पूर्ति के लिए किसी विशेष दर के विरुद्ध प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने अपना यह विश्वास व्यक्त किया है कि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से और विदेशी मुद्रा में घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति की समावना से पत्तन स्वैच्छिक सवानिवृत्ति योजना के अधीन विशेष अनुग्रह राशि के मुग्तान की पूर्ति के लिए अपेक्षित पर्याप्त धन उगाहने योग्य होगा। वीपीटी ने एक वर्ष बाद अर्थात् अप्रैल, 2002 तक वित्तीय स्थिति की समीक्षा करने और अगर अस्थायी अवधि के लिए विशेष दर लगाना आवश्यक हुआ तो उसे वापस लेने का सहमति दे है। वीपीटी के निर्णय को स्वीकार किया जा सकता है।

(xxviii) वीपीटी ने मूल रूप से कई नए प्रावधान लागू करने का प्रस्ताव किया है, जिनमें से कुछ पर संयुक्त अभ्यावदन में और संयुक्त सुनवाई के दौरान कई पत्तन प्रयाक्ताओं द्वारा कड़ी आपत्ति की गई थी। तदनुसार, वीपीटी ने पहले प्रस्तावित कुछ प्रावधानों का हटा अथवा संशोधित कर दिया है। वीपीटी द्वारा इस संवध में किए गए मुख्य संशोधन निम्नानुसार हैं —

- (क) स्टीमर एजेंट में परिवर्तन के मामले में पत्तन बकाया लगाने का प्रावधान हटा दिया गया है, क्योंकि एजेंट में परिवर्तन का पत्तन बकाए के संग्रहण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है ।
- (ख) लौह अयस्क/सीएलओ/छरी (पेलेट्स) पर हस्तचालित लदान के लिए घाटशुल्क में प्रस्तावित 50% की वृद्धि घटाकर 25% कर दी गई है ।
- (ग) प्रमारों में छूट के लिए निम्न पदस्थ कर्मचारियों को दी जाने वाली प्रस्तावित शक्तियों को प्राधिकरण द्वारा उठाई गई आपत्ति पर हटा दिया गया है ।
- (घ) केयर कार्गो पर इस समय अनुमत्य घाटशुल्क में 20% की छूट उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणीकरण के अधीन अन्य स्वेच्छिक संगठनों को प्रदान कर दी गई है ।
- (ङ) तटीय पोत/विदेशगामी पोत के लिए समरूप उपस्कर किराया प्रभार का प्रस्ताव किया गया है । वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपरोक्त प्रस्ताव काफी उचित प्रतीत होता है और इसलिए स्वीकार किया जा सकता है ।
- (xxix) ऊपर जैसी चर्चा की गई है उन सशोधनों के अतिरिक्त ऐसी और कुछ शर्तें हैं, जिन्हें संशोधित करने की अपेक्षा है क्योंकि वीपीटी ने सतोषजनक स्पष्टीकरण नहीं दिया है । संशोधित दरों के मान में इस सबंध में निम्नलिखित परिवर्तन करने का प्रस्ताव है :-
- (क) वीपीटी ने कहा है कि कोई वापसी नहीं की जाएगी अगर वापसी की राशि 1000/-रुपए से कम है । यहाँ तक कि वर्तमान मुद्रास्फीति स्तर पर 1000/-रुपए छोटी राशि नहीं है, जिसे प्रयोक्ताओं द्वारा छोड़ा जा सकता हो । तदनुसार, वह न्यूनतम राशि, जिसपर वापसी के लिए विचार किया जा सकता है, घटाकर 100/-रुपए की जा सकती है ।
- (ख) वीपीटी ने प्रस्ताव किया है कि अमरीकी डॉलरों में निर्धारित प्रशुल्क को समतुल्य भारतीय रुपए में रूपांतरित करने के लिए बाजार विक्रय विनिमय दर पर विचार किया जाएगा । उन वितीय संस्थाओं, जिनकी विनिमय दर पर विचार किया जाएगा, को भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है । इससे कई द्विअर्थकता का मार्ग प्रशस्त होता है । अधिकांश महापत्तनों पर भारतीय रिजर्व बैंक अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा यथा अधिसूचित बाजार क्रय विनिमय दर पर विचार किया जाता है न कि बाजार विक्रय विनिमय दर पर । प्राधिकरण ने महापत्तनों द्वारा साझा रूप से अपनाए जाने के लिए इस सबंध में एक आदेश भी पारित किया है । प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जा चुके निर्धारण को दरों के संशोधित मान में पहले ही शामिल किया जा चुका है ।
- (ग) वीपीटी द्वारा निम्न अधिकारियों की दरों का मान लागू करने के लिए विवेकाधीन शक्तियाँ का प्रस्ताव किया गया है । वीपीटी ने बाद में एस प्रावधान हटा दिए परंतु अभी भी ऐसे प्रावधान कुछ स्थानों में प्रस्तावित दरों के मान में मौजूद हैं । तदनुसार उन्हें हटाया जा सकता है ।
- (xxx) दरों के मान में प्रयुक्त विभिन्न शब्दों की आम रूप से स्वीकृत परिभाषाएँ प्राधिकरण द्वारा आम तौर पर अपनाए जाने वाले पारित आदेश भी संशोधित दरों के मान में शामिल किए जाएंगे । पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरण को विशेषकर पारिभाषित किया गया है और संशोधित दरों के मान में शामिल किया गया है ।
- (xxxi) इस समान्य सशोधन के मामले के संगत कुछ अन्य मुख्य मुद्दे, जिनपर विचार करना आवश्यक है, निम्नानुसार हैं:-
- (क) मेसर्स इटीए, दुबई के लिए किए गए यानान्तरण प्रचालन प्रहस्तन के लिए बाहरी बदरगाह में शुष्क बल्क कार्गो के यानान्तरण के लिए समकित प्रभार के निर्धारण हेतु वीपीटी के अभ्यावदन के सदस्य में एक अन्य पृथक प्रस्ताव प्राधिकरण के विचाराधीन है । दरों के संशोधित मान में वीपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के यानांतरण के लिए प्रस्तावित टैरिफ प्रतिधारित किया है । आज एक अलग मामले में इस प्राधिकरण ने बाहरी बदरगाह में शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण के लिए वीपीटी के प्रस्तावित समकित प्रभार का अनुमोदन किया है । इसके बाद य दर सभी पर समान रूप में लागू होगी और इस मामले में सभी पारिकलना में इन्हें हिसाब में लिया गया है ।

- (ख) पत्तन न बंध पोतों पर 3.58 लाख रुपए के समेकित प्रभार का प्रस्ताव किया है । वीपीटी द्वारा दिए गए कार्यकरण दर्शाते हैं कि पत्तन बकाए, पायलिटेंज और घाट किराया सहित वास्तविक समेकित लागत लगभग 80 लाख रुपए होती है, जिसके विपरीत में वीपीटी ने 3.58 लाख रुपए के समेकित प्रभार का प्रस्ताव किया है । कम प्रशुल्क का प्रस्ताव वीपीटी में बंध पोतों को प्रोत्साहित करने के लिए किया गया है । इस प्रशुल्क का अनुमोदन इस संबंध में गठित कार्यदल की सिफारिशों पर प्राधिकरण द्वारा अंतिम निर्णय लेने के बाद समीक्षा के अधीन एक अंतरिम सर्वधनात्मक प्रशुल्क के रूप में किया जा सकता है । तथापि, अगले सामान्य संशोधन के दौरान, वीपीटी लागत के आधार पर बंध पोत पर प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है ।
- (ग) पत्तन ने कच्चे तेल के यान्त्रिकरण के लिए समेकित प्रभार में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है, जो इस समय 4.25 लाख रुपए प्रति पोत यात्रा है । यहां तक कि दूसरे और परवर्ती यानांतरण प्रचालन के लिए घाटशुल्क को 2/-रुपए प्रति टन पर रखा गया है । यह स्वीकार्य प्रतीत होता है, क्योंकि संपूर्ण रूप से पीओएल कार्यकलाप अधिशेष दर्शाता है । तथापि, वीपीटी ने अब 5 लाख टन तक प्रहस्तन करने वाले पोतों के लिए 3.5 लाख रुपए से प्राप्त करके घटने-बढ़ने वाले मान में पीओएल उत्पादों के यानांतरण के लिए पृथक समेकित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है । प्रस्तावित प्रशुल्क का कार्यदल की सिफारिशों पर प्राधिकरण द्वारा अंतिम निर्णय लिए जाने तक एक अंतरिम उपाय के रूप में स्वीकार किया जा सकता है ।
- (घ) अभी तक 2/-रुपए प्रति 100 टन का अतिरिक्त घाटशुल्क एस्सार लिमिटेड के लौह अयस्क पिलेट्स का प्रहस्तन करने वाले पोतों पर उनके साथ किए गए करार के आधार पर लगाया जाता था । दरों के संशोधित मान में वीपीटी ने इसे लौह पिलेट्स का प्रहस्तन करने वाले अन्य सभी प्रयाक्ताओं पर लागू करने का प्रस्ताव किया है । इस प्रयाक्ताओं के बीच विवाद करने की बजाय सुविधा का प्रयोग कर रहे सभी प्रयाक्ताओं पर समान रूप से यह प्रभार लगाने के लिए किया गया है और इसलिए इसे स्वीकार किया जा सकता है ।

22.1 ऊपर वर्णित अवलोकनों और संशोधनों के अधीन और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर वीपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित किया जाता है । चूंकि, न केवल दरों परंतु यहां तक कि कई शर्तों का परिवर्तन शामिल है, इसलिए, सीएचपीटी और सीपीटी के मामलों में अपनाई गई पद्धतियों को अनुपालन करते हुए अध्यक्ष का वीपीटी का प्रारूप दरा के मान की प्रति अंगेक्षित करने और वीपीटी के परामर्श से अधिसूचना के लिए उस अंतिम रूप देने के लिए प्राधिकृत किया जाता है । अगर प्राधिकरण द्वारा और विचार करने के लिए अपेक्षित कोई बड़े परिवर्तन आवश्यक हो तो मामले को अगले बैठक में विचारार्थ लाया जा सकता है, अन्यथा आदेश और दरों के मान अध्यक्ष द्वारा जारी किए जा सकते हैं ।

22.2 इस प्रकार संशोधित और अंतिम रूप दिए गए वीपीटी के दरों के मान की एक प्रति अनुबंध-11 के रूप में सलग्न है । इस संशोधन की वैधता इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से दो वर्षों की अवधि के लिए होगी । दूसरे शब्दों में, अगला संशोधन जून 2003 में होगा ।

23 संशोधित कार्गो-संबद्ध प्रभार और शर्त प्राधिकरण के निर्णय की भारत के राजपत्र में अधिसूचना के तत्काल बाद प्रभावी होगी । संशोधित पात-संबद्ध प्रभार और शर्त इस प्राधिकरण के निर्णय की अधिसूचना के 30 दिनों के बाद प्रभावी होंगी ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

विज्ञापन /III/IV/143/असा०/2001]

अनुबन्ध-1

प्रस्तावित एवं अनुमोदित प्रशुल्क संशोधन के अंतर्गत लगी हुई पूंजी पर
प्रतिशत और कार्यवार अधिशेष/घाटे को दर्शाने वाला विवरण

विवरण	लागत विवरण के अनुसार (बिना परिवर्तन) अधिशेष(+)/ घाटा(-)(प्रतिशत में)	वीपीटी द्वारा प्रस्तावित राजस्व में % वृद्धि	अतिरिक्त आय	आरओसीआई	टीएएमपी द्वारा अनुमोदित राजस्व में % वृद्धि	अतिरिक्त आय	आरओसीआई
	2000-01	2001-02	औसत	2001-02 (लाख ₹0)	2001-02	2001-02 (लाख ₹0)	2001-02
क लौह अयस्क सबधी कार्य	-74.68%	-70.34%	-72.51%	1,300.66	18.43%	1,300.66	-26.22%
ख पीओएल सबधी कार्य	20.27%	40.57%	30.42%	668.78	8.40%	524.31	43.88%
ग फिश हार्बर	-241.73%	-236.83%	-239.28%	184.44	100.01%	184.44	-0.94%
घ पीडीएफ							
लौह अयस्क, पीओएल और फिश हार्बर को छोड़कर	-27.73%	-51.69%	-39.66%	1,267.08	17.03%	1,267.08	9.10%
ड सीएचएस							
लौह अयस्क, पीओएल और फिश हार्बर को छोड़कर	-28.74%	-68.72%	-48.73%	884.92	14.90%	884.92	2.31%
च रेतवे	-25.60%	-53.10%	-39.35%	624.63	15.00%	624.63	2.52%
छ संपदा	-202.78%	-175.41%	-189.10%	0.00	शून्य	0.00	-66.56%
जोड़							
वीपीटी(संपूर्ण)	-34.17%	-43.49%	-38.83%	4,930.51	7.19%	4,788.03	7.61%
वीपीटी(संपदा को छोड़कर)			-32.77%	4,930.51	10.03%	4,788.03	9.86%

अनुबंध-11

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास दरों का मान खण्ड-1

1.1 परिभाषाएँ — सामान्य

इस दरों के मान में जब तक कि सदर्थ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी —

- (1) "तटीय पोत" का अभिप्रेत ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच केवल व्यापार में सलग्न हो और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो ।
- (2) "कोल्ड मूव" का अभिप्रेत बिना इंजिन की शक्ति वाले पोत से होगा ।
- (3) "दिवस" का अभिप्रेत किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से आरंभ होकर अगले दिन प्रातः 6.00 बजे समाप्त होने वाली अवधि से होगा ।
- (4) "विदेश जाने वाला पोत" का अभिप्रेत तटीय पोत से भिन्न अन्य पोत से होगा ।
- (5) "पखवाड़ा" का अभिप्रेत 15 दिवस की अवधि से होगा ।
- (6) "भाड़ेदार" से अभिप्रेत उन सभी पत्तन प्रयोक्ताओं से होगा, जो पत्तन के किसी भी उपकरण का प्रयोग करेंगे ।
- (7) "महीना" का अभिप्रेत किसी कैलेंडर महीने की पहली तारीख से आरंभ होकर अंतिम तारीख तक की अवधि से होगा ।

सामान्य शर्तें एवं निबन्धन

- (1) पत्तन की सीमाओं के भीतर उतारे जाने वाले सारे माल का मूल्यांकन आयात आवेदन के अनुसार किया जाएगा और शुल्क का भुगतान माल के उतारे जाने से पहले किया जाएगा ।
- (2) पोतलदान किए जाने वाले सारे माल का मूल्यांकन निर्यात आवेदन के अनुसार किया जाएगा और शुल्क का भुगतान माल का लदान किए जाने से पहले किया जाएगा ।
- (3) विभाजित ब्लास्ट तेल टैंकरों के मामले में इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के टिप्पणी कॉलम में अंकित कम किए गए सकल टनभार को पत्तन देयताओं की वसूली के लिए इसके सकल टनभार के रूप में हिसाब में लिया जाएगा ।
- (4) विविध किस्म के सामान वाले पैकेजों पर प्रसार वसूली याग्य उच्चतम दर वाले सामान पर लागू दर के अनुसार लगाए जाएंगे ।
- (5) जब तक वापसी की राशि 100/-रुपए या उससे अधिक न हो, तब तक कोई वापसी नहीं की जाएगी ।
- (6)
 - (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज वाहक विदेश जाने वाला पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
 - (ii) विदेशी ध्वजवाहक विदेश जाने वाला पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
 - (iii) एस परिवर्तन के मामला में तटीय दरों की वसूली पोत द्वारा तटीय माल का लदान आरंभ कर दान के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा की जाएगी ।

- (iv) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरों की वसूली तब तक के लिए की जाएगी, जब तक पोत तटीय कार्गो की उतराई का प्रचालन पूरा करता है और उसके तत्काल पश्चात् माल उतारने वाले पत्तनों द्वारा विदेश जाने वाले पोत की दरों पर वसूली की जाएगी ।
- (v) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी ।
- (7) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे । जहां पर दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार समय-समय पर यथाविनिर्दिष्ट के अनुसार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसका सहायक बैंक अथवा सरकारी क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर भारतीय रुपयों में अमरीकी मुद्रा के इसके बराबर भारतीय रुपयों के परिवर्तन के बाद वसूल किए जाएंगे । पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन की तारीख के रूप में माना जाएगा ।
- (ख) कटेनरों पर मंडारण प्रभारों के संबंध में प्रभार, आयात कटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख का लागू और निर्यात कटेनरों के मामले में कटेनर के पत्तन में आगमन की तारीख का लागू बाजार क्रय दर पर आधारित समान भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे ।
- (8) पोतों के पत्तन में तीस दिवस से अधिक ठहरने के मामलों में विनिमय दर की एक नियमित समीक्षा पोत के आगमन की तारीख से तीस दिवस में एक बार की जाएगी । ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय लागू उचित विनिमय दर के अनुसार भावी प्रभाव से परिवर्तित हो जाएगा ।
- (9) देयताओं के परिकलन के प्रयोजनार्थ भार की इकाई 1 टन या 1000 किलोग्राम, आयतन माप की इकाई 1 घनमीटर और बल्क में द्रवों के लिए क्षमता माप की इकाई 1000 लीटर होगी ।
- (10) विलंबित भुगतानों/वापसी पर ब्याज —
- (क) प्रयाक्ता दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंबित भुगतान पर 24% प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) पत्तन न्यास विलंबित वापसियां पर 18% प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ग) वापसी में विलंब की गणना संवाए पूरी किए जाने की तारीख से 20 दिन अथवा प्रयाक्ता से अपाक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने पर जा भी बाद में हो की जाएगी ।
- (11) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जाड़ पर अगले उच्चतम रुपया में पूर्णांकित किए जाएंगे ।
- (12) प्रत्येक अलग-अलग मद के आयतन अथवा क्षमता के सदृश में उसका सकल भार अथवा माप के परिकलन में त्रुटि इसका कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो 0.5 और उससे ऊपर के अंकों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा ।
- (13) मूल्यानुसार घाटशुल्क का परिकलन आयाता के मामले में सीआईएफ मूल्य पर, निर्याता के मामले में एफआरबी मूल्य पर और तटीय कार्गो के मामले में तटीय माल के बिल में उल्लिखित मूल्य पर किया जाएगा । घाटशुल्क के प्रयोजनार्थ कार्गो के मूल्य का मूल्यांकन करने के लिए सामाशुल्क प्रवेश बिल/लदान बिल/तटीय माल का बिल मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां पर ये उपलब्ध नहीं हैं वहां पर मूल्य निर्धारण लदान/बीजक बिल पर आधारित होगा ।
- (14) क्राफ्टा उपस्करा ओजारा और सयत्रा का क्षति पहुंचने के मामले में माउदार पत्तन द्वारा मूल्यांकन क्षतियां के लिए एस सभी प्रभारों के संबंध में प्रत्याशित राशि मांग की प्राप्ति पर तत्काल वास्तविक प्रभारों का निधारण हान तक जमा करेगा । पूरा होने के मामले में माउदार क्राफ्टा अथवा उपकरणों अथवा पत्तन की संपत्तियों का वही मूल्य या बाजार मूल्य जा भी अधिक हो जमा करेगा ।

खण्ड-2
यान से संबंधित प्रभार

2.1 पत्तन शुल्क

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी विदेशगामी यान(अमरीका डालर)	तटीय यान (रुपए)	एक ही यान के संबंध में भुगतान की बारम्बारता
1	2	3	4	5	6
क	लौह अयस्क यान (यांत्रिक प्रहस्तन)	जीआरटी	0 178	5 84	पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के लिए शुल्क सदेय है
ख	पीओएल यान (क) बाहरी बंदरगाह में प्रविष्ट होने वाले यान	जीआरटी	0 2633	8 64	— वही —
	(ख) शीघ्र बंदरगाह में प्रविष्ट होने वाले यान	जीआरटी	0 2187	7 18	— वही —
ग	मछलीमार यान	जीआरटी	0 437	14 35	— वही —
घ	लौह अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन), पीओएल तथा मछली पकड़ने वाले यानों को छाड़कर अन्य यान				
	(क) 10.7 मीटर ड्राफ्ट से कम या उसके समकक्ष	जीआरटी	0 241	7 91	— वही —
	(ख) 10.7 मीटर ड्राफ्ट से अधिक	जीआरटी	0 290	9 52	— वही —

टिप्पणी

(1) पत्तन शुल्क में रिआयत निम्नलिखित यानों का दी जाएगी —

क्र.सं.	विवरण	दी गई रिभायात
(क)	स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत तथा जिनमें यात्री नहीं हैं	25%
(ख)	पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत किन्तु जा कागो या यात्री संचलन नहीं कर रहे	50%
(ग)	कपल रसद लेकर ताजा जल लाने वाले पोत तथा मरम्मत के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत	50%
(घ)	कपल कटनर डोन वाले पोत	10%

(2) पत्तन शुल्क निम्न से नहीं लिया जाएगा —

(i) अन्य भारतीय पत्तन के पोत

(ii) कोई भी यान जिस पत्तन छोड़ने के पश्चात् मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी प्रकार क्षांतग्रस्त हो जाने के परिणामस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होना पड़ता है

(iii) केंद्र सरकार या राज्य सरकार का या उसकी सेवा में कोई यान;

(iv) किसी विदेशी राजकुमार या राज्य का कोई युद्धपोत ।

2.2 पायलटिज शुल्क

उद्ग्रहणीय पायलटिज शुल्क में एक ही हार्बर के भीतर अथवा भीतरी हार्बर से बाहरी हार्बर तक या विलोमतः आवक, जावक तथा एक अतरण प्रचालन के लिए पत्तन के पायलट की सेवाएं शामिल होंगी । इसमें अतिरिक्त कर्षनाव, नौबधन तथा नौबध हटाने सहित नौकर्षण शुल्क भी शामिल हैं ।

क. लौह अयस्क (वांत्रिक प्रहस्तन), पीओएल तथा मछुवाही यानों को छोड़कर अन्य यानों के लिए निर्माण शुल्क की अनुसूची :

क्रम सं०	जीआरटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1.	3000 जीआरटी तक तथा सहित	प्रति जीआरटी	0.347	11.39
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी	— वही —	0.363	11.92
3.	10,001 से 30,000 जीआरटी	— वही —	0.378	12.41
4.	30,001 जीआरटी तथा उससे अधिक	— वही —	0.544	17.86
5.	न्यूनतम संदय प्रमाण		520.50	17,088.00

ख. लौह अयस्क (वांत्रिक प्रहस्तन) यानों के लिए निर्माण शुल्क की अनुसूची :

विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
लौह अयस्क यान	प्रति जीआरटी	0.613	20.12

ग. पीओएल यानों के लिए पायलटिज शुल्क की अनुसूची

क्रम सं०	जीआरटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1.	3000 जीआरटी तक तथा सहित	प्रति जीआरटी	0.315	10.34
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी	— वही —	0.330	10.83
3.	10,001 से 30,000 जीआरटी	— वही —	0.344	11.29
4.	30,001 जीआरटी तथा उससे अधिक	— वही —	0.495	16.25
5.	न्यूनतम संदय प्रमाण	— वही —	236	7,747.90

घ. मछलीमार याना के लिए पायलटिज शुल्क की अनुसूची

यदि मछलीमार याना का नौकर्षण हनु पत्तन के पायलट की सेवाओं की आवश्यकता हो तो पायलटिज शुल्क के न्यूनतम प्रमाण लिए जाएंगे अर्थात् विदेशगामी यान के लिए 520.50 अमरीकी डॉलर तथा तटीय यान के लिए 17,088/- रुपए, जिसमें तीसरी कर्षनाव की लागत शामिल है ।

टिप्पणी:

- (1) पायलिटिज शुल्क में रिआयत निम्न यानों को दी जाएगी :-

विवरण	दी गई रिआयत
(क) मरम्मत, बंकर तथा जल के लिए बंदरगाह में प्रवेश करने वाले यान	15%
(ख) एक तरफा पायलिटिज सेवाएं लेने वाले यान	50%
(ग) केवल कंटेनर ढोने वाले यान	10%

- (2) यदि यान को उसी बंदरगाह में एक गोदी से दूसरे गोदी में अथवा भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह में या विलोमत अंतरित किया जाता है तो दूसरे या अनुवर्ती स्थानांतरण के लिए केवल स्थानांतरण प्रभार ही लिए जाएंगे ।

- (3) यदि यान लंगरगाह/सड़क में स्थानांतरित होता है तथा प्रघातन जारी रखने के लिए बंदरगाह में पुनः प्रवेश करता है तो पायलिटिज शुल्क लिया जाएगा । तथापि, यह निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा -

(क) माल की उतराई जारी रखने के लिए भीतरी/बाहरी हार्बर में उपयुक्त बर्थ न होने पर बाहरी हार्बर में कुछ कार्गो उतारने के बाद लंगरगाह में स्थानांतरण करने वाले पोत के मामले में ।

(ख) माल का सदान जारी रखने के लिए बाहरी हार्बर में उपयुक्त गहरे ड्राफ्ट बर्थ न होने पर भीतरी हार्बर में, कुछ कार्गो लोदने के बाद लंगरगाह में स्थानांतरण करने वाले पोत के मामले में ।

दोनों मामलों में एक ही प्रघातन का जारी रहना माना गया है और इसलिए दूसरी बार और अनुवर्ती शिफ्टिंग के लिए केवल शिफ्टिंग प्रभार ही लगाए जाएंगे ।

- क यदि कोई यान पायलट के सवार होने के आधे घंटे के भीतर प्रवेश करने/प्रस्थान करने (नौगमन) स्थानांतरण करने के लिए तैयार नहीं है तो निम्नानुसार संरोध प्रभार लिए जाएंगे ।

क्रम सं०	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
क	(i) नौगमन/स्थानांतरण के लिए प्रथम आधा घंटा	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) प्रवेश के लिए प्रथम आधा घंटा	निःशुल्क	निःशुल्क
ख	अगला आधा घंटा	330.33	10,844 /0
ग	उसके पश्चात (प्रति घंटा या उसका भाग)	660.66	21689.50
घ	प्रवेश/स्थानांतरण/नौगमन के लिए समय निर्धारित किसी यान	969.84	32,496.45
ड	पायलट को ले जाने का शुल्क	25.87	849.30
	प्रतिपूर्ति प्रतिदेन यदि कोई बाहर जान वाला यान पायलट का समुद्र में से जाता है		

ऊपर क्रमांक (ड) पर निर्धारित प्रतिपूर्ति के अतिरिक्त यान का पायलट के खर्चों तथा इस पक्ष पर उस वापस मजाने की लागत वहन करने का उत्तरदायी होगा ।

2.3 बर्ध किराया प्रभार

2.3.1 क्रेन बर्धों के लिए बर्ध किराया प्रभार की अनुसूची :

लौह अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन) तथा पीओएल यानों को छोड़कर अन्य यानों के लिए

क्रम सं०	जीआरटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1	3000 जीआरटी तक तथा सहित	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	न्यूनतम 87 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.058	न्यूनतम 2,866.20 रुपए के अध्यक्षीन 1.90
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 174 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.036	न्यूनतम 5,712.40 रुपए के अध्यक्षीन 1.18
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 360 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.025	न्यूनतम 11,818.80 रुपए के अध्यक्षीन 0.82
4	15,001 से 30,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 375 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.016	न्यूनतम 12311.25 रुपए के अध्यक्षीन 0.53
5	30,001 से 60,000 जीआरटी	— वही —	0.029	0.95
6	60,001 तथा उससे अधिक	— वही —	न्यूनतम 1740 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.025	न्यूनतम 57,124.20 रुपए के अध्यक्षीन 0.82

2.3.2 क्रेन-भित्त बर्धों के लिए बर्ध किराया प्रभार की अनुसूची :

लौह अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन) तथा पीओएल यानों को छोड़कर अन्य यानों के लिए

क्रम सं०	जीआरटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1	3000 जीआरटी तक तथा समाहित	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	न्यूनतम 45 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.030	न्यूनतम 1,477.35 रुपए के अध्यक्षीन 0.98
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 90 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0184	न्यूनतम 2,954.70 रुपए के अध्यक्षीन 0.60
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 184 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0127	न्यूनतम 6,040.70 रुपए के अध्यक्षीन 0.42
4	15,001 से 30,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 190.50 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0080	न्यूनतम 6,254.10 रुपए के अध्यक्षीन 0.26
5	30,001 से 60,000 जीआरटी	— वही —	0.015	0.49

6.	60.001 तथा उससे अधिक	— वही —	न्यूनतम 900 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0127	न्यूनतम 29,547.00 रुपए के अध्यक्षीन 0.42
----	----------------------	---------	---	--

2.3.3 लौह अयस्क (वांत्रिक प्रहस्तन) और पीओएल के लिए गोदी माडा प्रमारों की अनुसूची

क्रम सं०	डीडब्ल्यूटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
i.	70,000 डीडब्ल्यूटी तथा इससे अधिक के यान	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	0.0232 डॉलर	0.76
ii.	70,000 डीडब्ल्यूटी से कम के यान	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	0.064 डॉलर	2.10

2.3.4 पीओएल यानों के लिए गोदी माडा प्रमारों की अनुसूची :

क्रम सं०	जीआरटी में यान का आकार	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1.	3000 जीआरटी तक तथा समाहित	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	0.0272	0.89
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 81.60 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0168	न्यूनतम 2,678.90 रुपए के अध्यक्षीन 0.55
3.	10,001 से 15,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 168.00 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0115	न्यूनतम 5,515.45 रुपए के अध्यक्षीन 0.38
4.	15,001 से 30,000 जीआरटी	— वही —	न्यूनतम 172.50 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0073	न्यूनतम 5,663.20 रुपए के अध्यक्षीन 0.24
5.	30,001 से 60,000 जीआरटी	— वही —	0.0136	0.45
6.	60,001 तथा उससे अधिक	— वही —	न्यूनतम 916.00 अमरीकी डॉलर के अध्यक्षीन 0.0115	न्यूनतम 26,789.30 रुपए के अध्यक्षीन 0.38

2.3.5 अन्य सेवाओं के लिए गोदी माडा प्रमार .

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1	लैंस नौका	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	0.0081	

2.	450 जीआरटी से कम आकार के डम्ब अथवा स्व-प्रणोदित यान तथा जलयान जो उथले जल, जेट्टी, जहाज घाट, गहरे जल क्षेत्र में पड़े हैं	— वही —	0.024	0.79
3.	मछुवाही यान (मछलियां पकड़ने में रत)	— वही —	0.010	0.33
4.	नौका साबरी	— वही —	—	0.05
5.	बंकर नौका शीरजी सागर	— वही —	—	0.05
6.	स्कूपिंग यार्ड में जल में पड़ा स्कूपिंग यान	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	14.02 डॉलर	460.28
7.	लोवा गार्डन में नौका गोदी सं० 1 तथा 2 में तंगर डाले हुए ड्रैजर	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	19.20 डॉलर	830.34
8.	निर्माणाधीन यान			
	(क) हिन्दुस्तान शिपयार्ड गोदी में	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	—	1341.00
	(ख) वाणिज्यिक क्षेत्र से बाहर जेट्टियां/नौबधों पर	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	—	671.56

2.3.6 गोदी भाड़ा प्रभारों में रियायत निम्न मामलों में दी जाएगी :

क्रम सं०	विवरण	दी गई रियायत
1	हिन्दुस्तान शिपयार्ड जेट्टी	केन-मिन्न किराया प्रभारों का 40%
2	(क) नौबध-पीओएल यान (ख) पीओएल यानों से मिन्न नौबध	50% केन मिन्न बर्थ किराया प्रभारों का 50%
3.	(क) गोदी, नौबध इत्यादि पर पहले से खड़े यान के साथ लगर डालने वाले पीओएल यान (ख) गोदी, नौबध इत्यादि पर पहले से खड़े यान के	50% केन मिन्न बर्थ किराया प्रभार का 50%
4	कैपल कटेनर डोने वाले यान	10%

2.3.7 सड़क स्थल प्रभार :

सड़कों पर लगर डालने वाले यान

क्र.सं.	विवरण	इकाई	प्रयोज्य दर
1	प्रथम सात दिन	प्रति जीआरटी प्रति 8 घंटे या उसका भाग	25%
2	8वें दिन से 14वें दिन	— वही —	50%
3	15वें दिन से आगे	— वही —	75%

टिप्पणी

उपर्युक्त प्रभार निम्नलिखित खंडों में उल्लिखित दरा के अनुसार लागू होंगे —

- (क) शेष कार्गो से संबंधित खंड 231 ।
- (ख) लौह अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन) से संबंधित खंड 233 ।
- (ग) पीओएल कार्गो से संबंधित खंड 234 ।

2.3.8 दायित्वक गोदी भाड़ा प्रभार .

(i) यान पर कार्गो प्रयाजन पूर्ण कर लेने के पश्चात् दायित्वक गोदी भाड़ा प्रभार लगाए किए बिना निम्नलिखित अवधि के लिए गोदी अधिकृत करने की अनुमति दी जाएगी :-

(क) लैशिंग की आवश्यकता वाला यान	10 घंटे
(ख) धूम्रीकरण तथा अक्रियता की आवश्यकता वाले खाद्यान्न यान	10 घंटे
(ग) सभी अन्य मामले	7 घंटे

(ii) प्रत्येक यान के लिए गोदी अधिमोग का निर्धारण विभिन्न वस्तुओं के निर्यात तथा आयात के लिए हुक शिफ्ट कार्यनिष्पादन दरों के आधार पर किया जाएगा, जैसाकि नीचे दिया गया है :-

निर्यात के लिए		आयात के लिए		
क्र.सं.	नामावली	प्रति हुक शिफ्ट आऊटपुट(टन)	नामावली	प्रति हुक शिफ्ट आऊटपुट(टन)
1.	कंटेनर (बक्से)	20	कंटेनर (बक्से)	22
2.	फैरो सिलिकॉन	102	फैरो सिलिकॉन	102
3.	सामान्य कार्गो	82	सामान्य कार्गो	86
4.	लोहा तथा इस्पात	180	लोहा तथा इस्पात	108
5.	लौह अयस्क तथा पैलेट (हाथ से लदान)	598	लौह अयस्क तथा पैलेट (हाथ से लदान)	598
6.	मकई	61	मकई(बल्क)	234
7.	चीनी	94	बोरों में चीनी	82
8.	गेहूँ (बोरे)	91	बारों में गेहूँ	134
9.	चावल(बैग)	81	चावल	62
10.	चावल (बल्क)	80	रॉक फास्फेट	281
11.	अल्युमिनियम बिलेट	98	अल्युमिनियम नाइट्रेट	347
12.	अल्युमिनियम इनगोट	110	अल्युमिनियम सल्फेट	210
13.	सीपी कोक	346	बॉक्साइट बैग	233
14.	सीमेंट	102	बेटोनाइट	254
15.	चार्ज क्राम	404	बल्गर गेहूँ के बोरे	62
16.	चिक पीज	219	कार्बन अनाइस	229
17.	क्रोम अयस्क	188	क्रोम अयस्क	206
18.	कोलतार (बोरे)	192	कोलतार पिच	77
19.	कॉफी (बैग)	67	—काफ़ी कॉल	622
20.	सूखा छमीर	62	सीएससी बैग 1.	74
21.	फेल्डस्पार	317	डीएपी बल्क	262
22.	मेथी	99	बारों में डीबीएम	242
23.	फरो क्राम (बल्क)	341	बल्क में डीबीएम	220
24.	फरो क्राम (बैग)	226	डालामाइट	405
25.	फरा मैगनीज	99	लम काक(20000 स कम का पासल)	234
26.	ग्रनाइट ब्लॉक	199	लम काक(20000 स अधिक का पासल)	361
27.	ईलमनाइट रत	333	चूना पत्थर	372

28.	कन्फ	40	मोनो अमोनियम फास्फेट्स	210
29.	मैगनीज अयस्क	310	एमओपी	267
30.	पैट कोक (बैग)	83	तेल की बाल्टियां	57
31.	बलवा लोहा	458	कागज के बडल	212
32.	क्वार्जईट	117	पेट्रोलियम कोक	401
33.	सिलीकॉन मैगनीज अयस्क (बोर)	200	स्टीम कोयला	578
34.	सिलीकॉन मैगनीज आलूक (बल्क)	538	लकड़ी का चूरा	236
35.	सोया सत्य	172	सल्फर	278
36.	थर्मल कोयला	665	इमारती लकड़ी के लट्टे	114
37.	सब्जिया	53	गूरिया	283

(क) प्रति हुक प्रति शिफ्ट उत्पादकता का परिकलन करने के लिए कार्य करने वाले हुकों की कुल संख्या को हिसाब में लिया जाएगा ।

(ख) यदि ब्रेक बल्क कार्गो का संचलन करने वाला कोई यान कंटेनरों का संचलन भी करता है तो उस यान द्वारा संचलित प्रमुख कार्गो पर प्रयोज्य हुक शिफ्ट उत्पादकता के लिए मानदंड आधार होगा तथा कंटेनरों (बक्सों के रूप में) के लिए नियत मानदंड ऐसे यानों में लादे/उतारे गए कंटेनरों पर लागू नहीं होंगे ।

(ग) सूची में उल्लिखित कार्गो को छोड़कर अन्य कार्गो के मामले में वीपीटी संबंधित व्यापार सदस्यों की सलाह से प्रति हुक प्रति शिफ्ट उत्पादन के लिए मानदंडों का निर्णय करेगा तथा टीएमपी से उनका अनुसमर्थन करवाएगा ।

(घ) निम्नलिखित दो मामलों का पोत के गैर-निष्पादनकारी/कम निष्पादनकारी माना जाएगा और यदि बाँझता के कम योग को रोकने के लिए पोत को गैर-कार्यचालन बर्थ/लगरगाह में स्थानांतरण करना पड़ता है, तब उस संचालन के लिए लागू प्रभार लगाए जाएंगे -

(क) यदि कम/अपर्याप्त कार्गो, अनुपयुक्त स्टावेज, पोत के गियर के खराब होने और निकासी प्रबंधों की कमी जैसे कारणों से कोई पोत कम संख्या में हुकों से कार्य करता है,

(ख) यदि जिस पोता में पात बर्थ किया गया था और उसकी अनुवर्ती पोती में वास्तविक हुक निष्पादन खंड 2.3.8 के अंतर्गत उस विशेष वस्तु के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुरूप निष्पादन नहीं करता है ।

(iii) ऊपर (ii) पर दिए गए मानदंडों के अनुसार गोदी अधिभाग से अधिक समय तक यान के रुकने पर दाड़िक गोदी भाड़ा प्रभार लिया जाएगा । अधिक रुकने की अवधि के लिए सामान्य गोदी भाड़े के अतिरिक्त निम्नलिखित निर्धारित दरों पर दाड़िक गोदी भाड़ा लिया जाएगा -

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)	तटीय यान (रुपए)
1	6 घंटे तक	प्रति जीआरटी	0.012	0.40
2	6 घंटे से अधिक तथा 12 घंटे तक	- वही -	0.024	0.80
3	12 घंटे से अधिक किन्तु 18 घंटे तक	- वही -	0.048	1.58
4	प्रतिदिन 18 घंटे से अधिक या उसका भाग	- वही -	0.060	1.92

गोदी भाड़ा प्रभार से संबंधित सामान्य टिप्पण -

(1) 8 (आठ) घंटे की अवधि को गणना गोदी पर नाबद्ध पूर्ण हाने के समय से की जाएगी । जहा प्रभार का यूनिट प्रति दिन या उसका भाग है, दिन गोदी में नाबद्ध पूरा हाने से 24 घंटे तक गिना जाएगा ।

- (2) यदि कोई मछुवाही जलपोत या मछुवाही नाव प्रत्येक वर्ष मार्च से जून की अवकाश-मौसम अवधि को छोड़कर किसी अवधि में 2 महीने से अधिक किसी मछुवाही बंदरगाह में रहना जारी रखती है तो तीसरे महीने के दौरान सामान्य दर की दोगुनी दर तथा चौथे महीने से सामान्य दर की तिगुनी दर लगाई जाएगी ।
- (3) नौगमन की तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के पश्चात् यानों पर कोई गोदी भाड़ा नहीं लगाया जाएगा, मिथ्या संकेत के लिए एक दिन के गोदी भाड़ा प्रभार (अर्थात् 8 घंटे प्रत्येक की तीन यूनिट) के समकक्ष दायिज्जक गोदी भाड़ा लिया जाएगा ।
- (4) प्रवेश के समय पत्तन में गोदी की प्रतीक्षा में सड़क स्थल पर लंगर डाले यानों द्वारा कोई शुल्क नहीं दिया जाएगा । किंतु सड़कों पर लंगर डाले तथा समुद्र की ओर बढ़ने वाले यान खंड 2.3.7 के तहत विनिर्दिष्ट सड़क स्थल प्रभारों की अदायगी करेंगे ।
- (5) लौह अयस्क गोदियों को छोड़ कर किसी अन्य गोदी पर लंगर डाले लौह अयस्क यान उन गोदियों के लिए अधिसूचित दरों पर गोदी किराया प्रभार अदा करेंगे ।
- (6) निकासी प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार .
 - (i) किसी यान का निकासी प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक एकल दिन (8 घंटे प्रत्येक के 3 यूनिट) के गोदी किराया प्रभारों अथवा गोदी पर वास्तविक वास की कुल अवधि के लिए परिकल्पित गोदी किराया प्रभारों के 100% के समकक्ष शुल्क, जो भी अधिक हो, लिया जाएगा ।
 - (ii) किसी यान का निकासी प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक एकल दिन (8 घंटे प्रत्येक के 3 यूनिट) के गोदी किराया प्रभारों अथवा गोदी पर वास्तविक वास की कुल अवधि के लिए परिकल्पित गोदी किराया प्रभारों के 75% के समकक्ष शुल्क, जो भी अधिक हो, लिया जाएगा ।
 - (iii) जहां कोई कार्यवाहन गोदी यान न होने का कारण पहले ही खाली हो तथा प्राथमिकता/निकासी प्राथमिकता वाला कोई यान उस खाली गोदी पर खड़ा किया गया है जब उसके आने से पूर्व मार्ग पर कोई यान लंगर डालने के लिए प्रतीक्षारत न हो या मार्ग में प्रतीक्षारत यान सभी प्रकार से तैयार न हो (दस्तावेज तैयार न होना/कार्गो की कमी/हॉलज/हैंच सफाई की कमी/प्राप्तकर्ता या पोतयणिकों की कर्षण करने की इच्छा) तो उसे प्राथमिकता प्राप्त लंगर डालना नहीं माना जाता तथा ऐसे मामलों में कोई प्राथमिकता प्राप्त लंगर डालने के प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।
 - (iv) यथास्त प्राथमिकता/निकासी प्राथमिकता प्रदान करने के लिए शुल्क निम्न श्रेणियों को छोड़कर सभी यानों से प्रभारित किया जाएगा -
 - (क) रक्षा मंत्रालय का कार्गो ल जाने वाल यान ।
 - (ख) सद्भाव दारा पर आन वाल रक्षा यान ।
 - (ग) समुद्र विकास विभाग द्वारा अटॉर्टिका खाजयात्रा के प्रयाजनार्थ भाड पर लिए गए यान ।
 - (घ) कोई अन्य यान जिसके लिए भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो ।
 - (v) प्राथमिकता प्राप्त लंगर प्रदान किए गए तृतीय यान प्राथमिकता प्राप्त लंगर प्रभार दन के उत्तरदायी नहीं होंगे ।
- (7) गोदी अधिभाग के वास्तविक घंटा के बावजूद 8 घंटा के यूनिट या उसके भाग की न्यूनतम अवधि के गोदी किराया प्रभार लिए जाएंगे । यदि कोई यान 8 घंटे के यूनिट की अवधि से अधिक समय के लिए गोदी पर अधिभाग जारी रखता है, किन्तु अगले दो घंटे के भीतर उस खाली कर देता है तो यान 8 घंटा के यूनिट के लिए लागू दरों का 25% अतिरिक्त गोदी भाड़ा अदा करेगा । किन्तु यदि यान 8 घंटे के यूनिट के आगे 2 घंटे की अवधि के पश्चात् गोदी खाली करता है तो गोदी भाड़ा प्रभार इस प्रकार सदैव लागू माना जाएगा पूर्ण यूनिट के लिए अधिभूत की गई हो ।

2.4 स्थानांतरण प्रभार

2.4.1 पीओएल यानों को छोड़कर अन्य यानों के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची :

क्रम सं०	विवरण	इकाई	विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)		तटीय यान (रुपए)	
			कर्षनावों का उपयोग करके	कर्षनावों के उपयोग के बिना	कर्षनावों का उपयोग करके	कर्षनावों के उपयोग के बिना
1	यान के अंतरण के लिए	प्रति जीआरटी				
	(क) 3000 जीआरटी तक तथा समाहित	"	0 114	0 062	3 74	1 71
	(ख) 3001 से 10,000 जीआरटी	"	0 120	0 054	3 94	1 77
	(ग) 10,001 से 30,000 जीआरटी	"	0 135	0 061	4 43	2 00
	(घ) 30,001 जीआरटी तथा उससे अधिक	"	0 200	0 091	6 57	2 98
2	आंतरिक बंदरगाह के भीतर किसी डम्ब नौका के स्थानांतरण के लिए अथवा जलयान को एक स्थान से दूसरे स्थान तक तैरा कर ले जाने के लिए	प्रत्येक प्रवाहन	93 79	—	3079 10	—
3	बाहरी बंदरगाह से भीतरी बंदरगाह तक या विलोमत अथवा भीतरी बंदरगाह के किसी लैश नौका को स्थानांतरित करने के लिए	"	52 250	—	1715 40	—
4	मछुवाही यानों पर स्थानांतरण प्रभार	"	13 30	—	436 65	—
5	भीतरी बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह में या विलोमत किसी डम्ब नौका के स्थानांतरण या जलयान अथवा फेंडर के प्रवाह के लिए	"	187 629	—	6159 90	—

2.4.2 पीओएल यानों के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्रम सं०	विवरण	इकाई	विदेशगामी यान (अमरीकी डॉलर)		तटीय यान (रुपए)	
			कर्षनावों का उपयोग करके	कर्षनावों के उपयोग के बिना	कर्षनावों का उपयोग करके	कर्षनावों के उपयोग के बिना
1	किसी भी कारण से भीतरी हार्बर के भीतर यान के स्थानांतरण के लिए	प्रत्येक स्थानांतरण	426 36	213 18	13 997 40	6 998 70
2	किसी भी कारण से बाहरी हार्बर की के भीतर यान के स्थानांतरण के लिए		639 54	319 77	20,996 10	10,498 05
3	किसी भी कारण से बाहरी बंदरगाह से भीतरी बंदरगाह के तथा विलोमत किसी यान के स्थानांतरण के लिए	प्रत्येक स्थानांतरण	426 36	213 180	13,997 40	6,998 70

स्थानांतरण प्रमारों से संबंधित सामान्य टिप्पणी :

- (1) "स्थानांतरण" का अभिप्राय पोत के उसी हार्बर के भीतर या भीतरी हार्बर से बाहरी हार्बर तक या विलोमतः संचलन से है।
- (2) स्थानांतरण प्रमारों में कर्षणों के उपयोग से नौबंद तथा नौबंद खोलने संबंधी प्रचालन शामिल है।
- (3) केवल कंटेनरों की बुलाई करने वाले यानों के लिए स्थानांतरण प्रमारों में 10% छूट दी जाएगी।
- (4) पत्तन की सुविधा के लिए किसी यान के स्थानांतरण के लिए कोई प्रमार नहीं लिया जाएगा।

(i) "पत्तन सुविधा" को निम्नलिखित अभिप्राय के लिए पारिभाषित किया गया है —

- (क) बर्थ में कार्यरत कार्गो पोत या मूरिंग में कोई पोत जब निकर्षण कार्य/जलविज्ञान सर्वेक्षण कार्य करने या ड्रेजर के लिए बर्थ आर्बिटिंग करने के वास्ते या बर्थ की मरम्मत, रख-रखाव का कार्य करने के लिए और ऐसे अन्य समान कार्य करने के लिए जिनके लिए स्थानांतरण आवश्यक है, तब इस प्रकार का स्थानांतरण "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। इस प्रकार स्थानांतरित किए गए पोत को पुनः पुरानी स्थिति में स्थापित करने के लिए किए जाने वाले स्थानांतरण को भी पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ख) निकासी प्राथमिकता वाले पोत को स्थान देने के लिए यदि किसी कार्यरत पोत का बर्थ से स्थानांतरण करना पड़ता है, तो जिन पोतों का स्थानांतरण प्रमार वहन करने से छूट रहती है, तब ऐसे स्थानांतरण का "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।
- (ग) जब कभी ड्राफ्ट और एलओए प्रतिबंधों के कारण किसी पोत का अन्य बर्थों पर खड़ा नहीं किया जा सकता, तब ऐसे पोत को स्थान देने के लिए जब किसी पोत को स्थानांतरित किया जाता है तब ऐसा स्थानांतरण भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
- (घ) बराबर वाली बर्थ के लिए प्राथमिकता वाले अन्य पोत को स्थान देने के लिए जब कोई पोत स्थानांतरित किया जाता है और जब तब वह पोत स्थानांतरित नहीं हो जाता, लंबाई संबंधी प्रतिबंधों के कारण बराबर वाली बर्थ पर अन्य पोत खड़ा नहीं हो सकता, तब ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
- (ङ) खतरनाक कार्गो ढान वाल अन्य पोत, जिसके लिए सुरक्षा कारणों से बराबर वाली बर्थ खाली रखी जाती है तब ऐसे अन्य पोत को स्थान देने के लिए ऐसे पोत को स्थानांतरित किया जाता है और ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।

(ii) जब किसी पोत का निकासी प्राथमिकता पर अन्य पोत का स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित किए गए पोत का स्थानांतरण प्रमारों के भुगतान से छूट रहती है, क्योंकि निकासी प्राथमिकता वाले पोत द्वारा उसका भुगतान किया जाता है, अथवा ऐसे स्थानांतरण का "पत्तन की सुविधा" माना जाता है, जब प्राथमिकता पोत का ऐसा प्रमारों से भुगतान से छूट रहता है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामला में लागू नहीं होगा —

- (क) गैर कार्गो पोत, जिस कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ हर-हाल में खाली करनी पड़गा।
- (ख) केवल दूसरी आर लदान/उतारई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
- (ग) किसी प्रकार का कार्गो प्रहस्तन कार्य न करने पर जो पोत बर्थ में बंका खड़ा रहत है।

खण्ड-3

**कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों/शुष्क प्रपुंज कार्गो के यानांतरण के लिए
समेकित प्रभार**

3.1 बाहरी बंदरगाह में कहीं भी कच्चे तेल तथा पीओएल उत्पादों के यानांतरण के लिए समेकित प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	बड़े यान से कच्चे तेल के यानांतरण प्रचालन के लिए समेकित प्रभार	बड़े पोत की प्रत्येक यात्रा के लिए	4.25 लाख
2.	बड़े यान से पीओएल उत्पादों के यानांतरण प्रचालन के लिए समेकित प्रभार		
	(क) प्रति तिमाही 5 लाख टन तक तथा सहित	—वही—	3.50 लाख
	(ख) प्रति तिमाही 5 लाख टन से अधिक तथा एक मिलियन टन (10 लाख टन) तक तथा समाहित	—वही—	2.75 लाख
	(ग) प्रति तिमाही एक मिलियन टन (10 लाख टन) से अधिक तथा 1.5 मिलियन टन तक तथा समाहित	—वही—	2.25 लाख
	(घ) प्रति तिमाही 1.5 मिलियन टन (15 लाख टन) से अधिक	—वही—	2.00 लाख
3.	सभी अवधियों के लिए जब बड़ा यान किसी कारण से अक्रिय (खाली) रहता है	प्रति 8 घंटे या उसका भाग	4,000.00
4.	इस पत्तन पर अलदान किए बिना छोटे टैंकर में यानांतरित तथा अन्य पत्तनों तक सवाहित कार्गो पर घाटशुल्क	प्रति 1000 लीटर	8.50
5.	वीपीटी दरों के मान में यथा अधिसूचित भीतरी बंदरगाह पर यानों पर प्रयोज्य सभी प्रभार छोटे टैंकर पर लगाए जाएंगे।		
6.	किन्हीं अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए यथा जलापूर्ति, लाच आपूर्ति तथा दूसरे तथा अनुवर्ती स्थानांतरण इत्यादि के लिए वीपीटी दरों के मान में यथा निर्धारित प्रभार लगाए जाएंगे।		

शर्तें एवं निबन्धन

- (1) एक ही यात्रा में पहल छोटे टैंकर में यानांतरित तथा तदनंतर किसी अन्य टैंकर में पुनः यानांतरित कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के लिए दूसरे तथा अनुवर्ती यानांतरण प्रचालनों हेतु 2/-रु० प्रति कि०ली० की दर से घाटशुल्क प्रभार लगाए जाएंगे।
- (2) यदि बड़ा यान अन्य पत्तनों तक संवहन के लिए छोटे टैंकर का कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों का आंशिक कार्गो यानांतरित करता है तथा आंशिक कार्गो पत्तन में उतार देता है अथवा उसका विलोमतः प्रचालन किया जाता है तो बड़ा यान समेकित प्रभारों के बजाए वीपीटी दरों के मान में अधिसूचित निर्धारित दरों पर पत्तन शुल्क, निर्माण शुल्क तथा गादी भाड़ा का अदायगी करेगा। छोटे टैंकर का यानांतरित मात्रा के लिए बड़े यान द्वारा समेकित प्रभारों में अतः निम्न 2/-रु० प्रति कि०ली० के घाटशुल्क प्रभारों का घटक भी सदय है।
- (3) यदि बाद में बड़ा यान छोटे टैंकर बन जाता है तो मूलतः संयोजित समेकित प्रभारों का यथाष्ट समायोजन करके आन्तरिक बंदरगाह पर यथा प्रयोज्य अधिसूचित दरों पर पत्तन शुल्क, निर्माण शुल्क, घाटशुल्क तथा गादी भाड़ा प्रभार लिए जाएंगे।

- (4) समेकित प्रमारी में पत्तन शुल्क, निर्माण शुल्क (एक स्थानांतरण सहित), गोदी भाड़ा प्रमार तथा अग्नि बड़ा शामिल है ।
- (5) उक्त समेकित प्रमार इत्यादि बाहरी बंदरगाह में कहीं भी किए गए कच्चे तेल/पीआएल उत्पाद यानांतरण प्रचालनां के लिए लगाए जाएंगे ।

3.2 बाहरी बंदरगाह में शुल्क बल्क कार्गो के यानांतरण के लिए समेकित प्रमार

क्र सं.	विवरण	इकाई	दर(रुपए)
1.	बड़े यान पर समेकित प्रमार जिनमें बड़े यान से छोटे यान में बाहरी बंदरगाह पर यानांतरण के लिए पत्तन शुल्क, निर्माण शुल्क, गोदी भाड़ा प्रमार तथा घाटशुल्क प्रमारी के लिए 1 रुपए प्रति मी० टन इस शर्त पर समाहित है कि यान प्रति मीसम कार्यदिवस 10000 मीट्रिक टन गोदी दिवस उत्पादन करगा ।	बड़े पोत का प्रत्येक यात्रा के लिए	* 3 लाख टन तक तथा सहित 8.50 लाख रुपए * 3 लाख टन से अधिक तथा 5 लाख टन तक तथा सहित * 5 लाख टन से अधिक तथा 8 लाख टन तक तथा सहित * 8 लाख टन से अधिक के लिए 7 लाख रुपए
2.	सभी अवधियों के लिए जब बड़ा यान प्रयोक्ता की वजह से बेकार रहा है	प्रति 8 घंटे या उसका मांग	अधिसूचित बर्थ किराया प्रमारी की सामान्य दर का तिगुना
3.	यानांतरित तथा अन्य पत्तनों तक सवाहित मात्रा (इस पत्तन पर उतारे बिना) पर घाटशुल्क प्रमार	प्रति 1000 कि०ग्रा०	6.00 रुपए
4.	छोटे यान पर सभी प्रमार यथा पत्तन शुल्क, पायलिटिज शुल्क, बर्थ किराया इत्यादि लागत दरों के अनुसार लगाए जाएंगे ।		
5.	छोट यानों पर कोई दंड नहीं लगाया जाएगा ।		
6.	बड़े यान तथा छोटे यान के लिए किसी अन्य सेवा के लिए यथा जलापूर्ति, लाचों की व्यवस्था याना के स्थानांतरण इत्यादि के लिए प्रमार लागू दरों के अनुसार लिए जाएंगे		
7.	यदि छोटे यान आंतरिक बंदरगाह में उतराई के लिए आशयित है तो किसी अन्य यान के समान इसे एक सामान्य यात्रा मानत हुए उस पर लागू दरों के अनुसार सभी प्रमार संदेय हैं ।		
8.	उपकरण अर्थात् फ्लोटिंग क्रन इत्यादि पर प्रमार पर प्रचालनां के दौरान तथा अप्रचालनात्मक अवधियों के दौरान, अधिसूचित दरों संदेय हैं ।		
9.	इन प्रचालनों के लिए सुविधा विद्यमान प्राथमिकताओं/वधनबद्धताओं का पूरा करने के पश्चात् ही प्रदान की जाएगी ।		
3.3	लेश यान पर समेकित प्रमार	प्रति यात्रा	3.58 लाख रुपए

टिप्पणी :-

खाती तथा/अथवा मच हुई बड़ का लेश नौकाआ का उठान के लिए 'दूसरी बार यात्रा' करने वाल लेश पोत का पत्तन में प्रवेश करने वाला, किन्तु उसमें कोई कार्गो या यात्री न ला/ल जा रहा यान माना जाएगा जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 ख में वर्णित किया गया है तथा उस पर पायलिटिज शुल्क लागू दरा के अनुसार वसूल किया जाएगा ।

- 3.4 बकर नौका यान साबरी, तथा शारजा सागरी क लिए समेकित प्रमार
- यानां का आपूर्ति किए गए बकरा की मात्रा पर 4.40 रुपए प्रति कि०ली०

खण्ड-4
कार्गो संबंधित प्रचार

4.1 घाटशुल्क और ओवरसाइड प्रचार :

मद सं०	नाम	यूनिट (रुपए में)	दर
1.	एस्फाल्ट/बिटुमैन, बेराइड्स	टन	16.00
2.	एलुमिना	टन	30.00
3.	एलुमीनियम, एलुमिना सो इंगोड्स, एलुमिना बिलेड्स और एलुमिना उत्पाद	टन	28.75
4.	बॉक्साइट अयस्क	टन	23.00
5.	फेल्डस्पार और क्रोम अयस्क	टन	18.50
6.	इलेमेनाइट रेत	टन	11.50
7.	मैगनीज अयस्क	टन	8.90
8.	सिलिकोन मैगनीज, हार्डकार्बन फेरोक्रोम, चार्ज क्रोम, फेरो मैगनीज, क्रोम अयस्क फेरो सिलिकोन और अन्य अयस्क	टन	38.00
9.	ग्रेनाइट ब्लॉक और सगमरमर	टन	37.00
10.	कास्टिक सोडा	प्रति कि०ली०	32.00
11.	स्टाइरीन मोनोमर	टन	72.00
12.	रसायन	यथामूल्य	0.44%
13.	सीमट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	17.00
14.	चूना	टन	24.00
15.	कोकिंग कोयला, लैमकोक, लैम कोयला, हार्ड कोक और पेट्रोलियम कोक, स्टीम कोयला	टन	28.00
16.	कैल्सिन्ड पेट्रोलियम कोक	टन	30.00
17.	तापीय कोयला	टन	15.00
18.	अपरिष्कृत तेल और पेट्रोलियम उत्पाद (एलपीजी का छाडकर)	कि०ली०	57.50
19.	एलपीजी	1 क्यू.मीटर	100.00
20.	खाद्य तेल	कि०ली०	33.00
21.	उर्वरक (एमआपी सहित)	टन	27.50
22.	रॉक फास्फेट, सल्फर, मोल्डन सल्फर, द्रव्य अमोनिया	टन	26.50
23.	फास्फोरिक/सल्फोरिक एसिड	टन	37.00
24.	लोह अयस्क (यांत्रिक प्रहस्तन द्वारा)	टन	95.00
25.	लोह अयस्क (हस्तायांतेत)	टन	13.50
26.	समुद्रो उत्पाद	यथामूल्य	0.010%
27.	इस्पात उत्पाद - सभी किस्म	टन	35.00
28.	पेट्रोल लाहा	टन	28.00
29.	मशीनरी	यथामूल्य	0.13%
30.	बिजली का सामान	यथामूल्य	0.25%
31.	लकड़ी का लट्ठ और लकड़ी का सामान	1 क्यू.मी.	20.00

32.	रिफ्रेक्टरी कच्ची सामग्रियों की सभी किस्में अर्थात् डीवीएम फ्यूज्ड मैग्नेशिया, मैग्नेशियम क्लोराइड, कैल्सिनिंग बॉक्साइट, मैग्नेशिया ग्रेग और ब्राउन फ्यूज्ड एलुमिना	टन	35.00
33.	खली	टन	11.00
34.	खाद्यान्न, चावल, दालें और सभी प्रकार के अनाज	टन	25.50
35.	चीनी	टन	24.00
36.	अखबारी कागज और रद्दी कागज	टन	12.50
37.	शीरा	के.एल.	32.00
38.	तम्बाकू	यथामूल्य	0.11%
39.	चाय और काफी	यथामूल्य	0.15%
40.	(क) (i) उतारे गए खाली या भरे हुए	प्रति कंटेनर	11.50
	(ii) खाली या लदे हुए लदे गए	प्रति कंटेनर	5.75
	(ख) उतारे गए या जहाज पर चढ़ाए गए कंटेनरों में भरा गया या खाली किया गया कार्गो	खंड 4.1 में कार्गो पर लागू दरों के अनुसार	
41.	(क) बिना गणना किया गया सामान जिसका एफओबी/ सीआईएफ मूल्य 1000/-रुपए प्रति टन तक या उस सहित है	टन/घनमी/के.एल.	40.00
	(ख) बिना गणना किया गया सामान जिसका मूल्य 1000 रुपए प्रति टन से अधिक है	टन/क्यूमी/के.एल.	40.00
	(ग) मछली पकड़ने वाले ट्रालरों/नावां द्वारा उतारी गई मछली	प्रति माह प्रति जलयान	1075.00
	(घ) मछली पकड़ने वाले ट्रालरों/नावां के लिए बंकर	प्रति के.ली0	10.00
	(ङ) मछली पकड़ने वाले ट्रालरों/नावां के बंकरों पर शुल्क	प्रति के.ली0	0.08

टिप्पणी :

- (1) (क) कंटेनर पर घाटशुल्क पृथक् रूप से देय है, एक बार उतराई के समय पर और पुनः जहाज पर लदान के समय पर।
- (ख) खाली या भरे हुए उतारे गए कंटेनरों पर पत्तन द्वारा भारिक मजदूरी ली जाएगी। कंटेनरशुदा आयात कार्गो के संबंध में केवल कंटेनर से भरे हुए कार्गो की रिलीज के बाद जब उसके लिए एम.पी.टी. अधिनियम, 1963 की धारा 42(2) के अधीन रसाद जारी की जाएगी, पत्तन उस कार्गो का प्रभार लेगा जिसका सामान्तरा प्रभार लिया जाता है और पत्तन द्वारा भारिक मजदूरी ली जाती है। आयात पक्ष में कंटेनर से कार्गो की रिलीज जहाज मालिकों/स्टीमर एजेंटों की जिम्मेवारी होगी।
- (2) पोतलदान न किए गए लेकिन डॉक में प्रवेश करने वाले सामान पर घाटशुल्क प्रभार्य है।
- (3) यदि खिंचाई पत्तन की रस्सियां द्वारा की जाती हैं तो घाट शुल्क प्रभारों के अतिरिक्त निधारित नौकरणा शुल्क उद्ग्रहीत किया जाएगा। यदि नौका का जलयान के बार्ड पर ल जाया जाता है तो लागू निर्धारित घाटशुल्क प्रभार उद्ग्रहणीय होंगे।
- (4) जहां कहीं माप और तोल दोनों इकाइया दी जाती हैं, पत्तन के लिए अधिक अनुकूल इकाई लागू होगी, सिवाय बैग और बास्केट कार्गो के जिसमें केवल तोल की इकाई लागू होगी।
- (5) कार्गो को निम्नलिखित मदों के मामले में घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त खंड 4.7 के तहत दी गई दर उद्ग्रहीत की जाएगी:-

मद सं०

- (6) फेल्डस्पार और क्रोम खनिज (निर्यात)
 (7) मैगनीज अयस्क
 (8) हाई कार्बन फेरो क्रोम
 फेरो मैगनीज मिश्र, चार्ज क्रोम
 फेरो सिलिकॉन (बल्क निर्यात) और अन्य अयस्क
 (25) लौह अयस्क - (हस्तचालित निर्यात)
 (28) पिट्टा लोहा (निर्यात)
 (29) मशीनरी (निर्यात)
 (31) लकड़ी के लट्ठ और लकड़ी का सामान (आयात)
 (32) बैगों/बक्सों में रिफ्रेक्टरी कच्ची सामग्रियों की सभी श्रेणियां (आयात)

- (6) किसी कार्गो को 'अगणिक सामान' के रूप में वर्गीकृत करने से पूर्व यह पता करने के लिए कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची के उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का सदर्भ लिया जाएगा ।
- (7) स्वेच्छिक संगठनों जैसे कंयर, एल्मिको, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी आदि द्वारा केन्द्र/राज्य सरकार के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणन पर 20 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी ।
- (8) लौह अयस्क गोला के मामले में मद सं० 24 और 25 में विनिर्दिष्ट दर के अतिरिक्त 2/-रुपए प्रति टन उद्ग्रहीत किए जाएंगे ।
- (9) मद सं० 24 में उल्लिखित के अनुसार लौह अयस्क (यात्रिक प्रहस्तन) के लिए प्रमारों में बुलाई, उठाने, ढेर लगाने, प्रहस्तन और घाटशुल्क संबंधी प्रमार भी शामिल होंगे ।

4.2 विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रमार

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में खंड 4.1 में यथाविनिर्दिष्ट घाटशुल्क प्रमार उद्ग्रहीत किए जाएंगे -

- (i) जलयान पर ले जायी जा रही नौकाआ पर ।
 (ii) छाड़ गए सामान पर ।
 (iii) पैकज के मुख्य विवरण पर चाह उन्हें खाली या आंशिक रूप में खाली उतारा गया हो ।
 (iv) निर्यात कार्गो पर, यदि पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है और बिना नौबहत किए हुए पत्तन से बाहर ले जाया जाता है ।
 (v) पत्तन पर उतार गए पारवणों से जलयान पर सग्रहित आडन पर ।

4.3 जब्त किए गए जलयानों से सामान पर घाटशुल्क प्रमार

मद सं०	विवरण	देय प्रमार
1	कटिनाई में फस जलयानों से उतारे गए अन्य पत्तनों का कार्गो	खण्ड 4.1 में यथाविनिर्दिष्ट
2	वह कार्गो जिस पर विशाखापट्टनम में पहल ही निर्यात घाटशुल्क अदा किया जा चुका है, परंतु जिस गंतव्य पर नहीं ले जाया गया है	काई घाटशुल्क नहीं । लागू के अनुसार केवल प्रहस्तन प्रमार
3	पत्तन का परिमर छाड़ बिना पुन नौबहत अन्य पत्तन का कार्गो	नौबहन के समय पर काई घाटशुल्क नहीं

4.8 ट्रांजिट स्थान क प्रवाग हेतु प्रभार (विलम्ब शुल्क)

4.8.1 विलम्ब शुल्क प्रभार (आयात) :

विलम्ब प्रभार निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद निम्न प्रकार उद्ग्रहीत किए जाएंगे —

मद सं०	विवरण	देय प्रभार
1.	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले छह दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन/घनमीटर या उसके भाग के लिए 18.00 रुपए
2.	अगले छह दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन/क्यूमीटर या उसके भाग के लिए 36.00 रुपए
3.	उसके पश्चात	प्रत्येक दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन/क्यूमीटर या उसके भाग के लिए 18.00 रुपए

स्पष्टीकरण : उन वस्तुओं के लिए जिनके लिए घाटशुल्क प्रभार यथामूल्य आधार पर संग्रहित किए जाते हैं, विलम्ब शुल्क प्रति टन आधार पर उद्ग्रहीत किए जाएंगे । अन्य सभी मामलों में विलम्ब शुल्क संग्रहित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर प्रति टन आधार पर या प्रति क्यूबिक मीटर आधार पर उद्ग्रहीत किए जाएंगे ।

टिप्पणियाँ :

(1) निम्नलिखित मामलों में ट्रांजिट स्थल में सभी वस्तुओं के लिए निःशुल्क भंडारण अनुमत्त होगा —

- (क) अवतारण के पूर्ण होने के दिन के अगले दिन से दो दिन ।
- (ख) बचाव किए गए माल के मामले में बचाव के दिन के अनुवर्ती दिन से ।
- (ग) जब वस्तुओं का अवतारण जलयान द्वारा लाइटर्स, बाजों या अन्य प्लवमान नौकाओं में किया जाता है ता निःशुल्क दिनों का परिकलन लाइटर्स, बाजों या अन्य प्लवमान नौका से घाट या जेट्टी पर सामान के पूर्ण अवतारण के दिन से किया जाएगा ।

परंतु यह भी कि जब सामान को दूसरे जहाज पर चढ़ाने के लिए उतारा जाता है ता ट्रांजिट में निःशुल्क भण्डारण की अनुमति उन्हीं अपवादों के अधीन जिनकी पत्तन के नियमों के अनुसार ट्रांजिट में सामान के लिए अनुमति दी जाती है, कार्गो के अवतारण के अंतिम दिन से 10 दिन के लिए दी जाएगी ।

उस अवधि की समाप्ति के बाद जिसके लिए निःशुल्क भण्डारण की अनुमति दी जाती है, विलम्ब शुल्क निर्धारित दरों पर उद्ग्रहीत किया जाएगा ।

(2) निम्नलिखित अवधियों का ऐसी किसी अवधि के परिकलन में शामिल नहीं किया जाएगा, जिसके लिए इस नियम के अधीन निःशुल्क भण्डारण की अनुमति दी जाए, अर्थात्

- (क) व दिन जब पत्तन कार्य नहीं करता है ।
- (ख) किसी अवधि जिसके दौरान सामान का स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा नष्ट किए जाने से पूर्व अवरुद्ध किया जाता है ।
- (ग) (i) व अवधिया जिनके दौरान सामान का सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा विशेष जाच क प्रयोजन हेतु अवरुद्ध किया जाता है जिसमें कर निर्धारण की साधारण प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक या तकनीकी परीक्षण शामिल हैं और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयातकों की तरफ से किसी त्रुटि या लापरवाही के कारण न मानने के रूप में प्रमाणित किया जाए;

4.4 घाटशुल्क मुक्त सामान

निम्नलिखित सामान घाटशुल्क से मुक्त होगा -

- (1) पशुधन के साथ चारा जिसे कार्गो के रूप में मालसूची में नहीं लिया गया है ।
- (2) ढाक-संबंधी सामान ।
- (3) वास्तविक जहाज का निमार फिटिंग्स, जहाज के स्टोर्स, जहाजों के प्रयोग हेतु जहाज का रसद और मालसूची में नहीं लिखे गए निमार बशर्ते कि घाट (जेटी/मूरिंग) के बीच उसका और जलयान का वहन पत्तन द्वारा न किया गया हो ।
- (4) जहाज की झाड़न बशर्ते कि समूचा कार्गो पत्तन पर उतारा जाए और इस आशय का संतोषजनक सबूत प्रस्तुत किया जाए कि झाड़न पारेषण का भाग था जिसके लिए घाटशुल्क प्रमारों की अदायगी की जा चुकी है ।
- (5) घाट, शेडो, गोवामों, किराए पर दिए गए प्लाटों आदि से एकत्रित झाड़न ।
- (6) पोतांतरण के लिए मालसूची में न लिखा गया, परंतु केवल एक हैच से उसी जलयान के दूसरे हैच में ले जाया गया अथवा उस जलयान में पुनर्नोवहित कार्गो पर चढ़ाई-उतराई प्रमार यदि दिए गए हों तब लागू के अनुसार विलंब शुल्क प्रमार लगाया जाएगा ।
- (7) वास्तविक यात्री का सामान और (नाविकों का सामान) और उनके साथ जा रहा पैयक्तिक सामान ।
- (8) राजनयिक ढाक ।
- (9) पैकिंग सामग्री के लिए प्रयुक्त बर्फ ।
- (10) जलयानों में सवार हो रहे अथवा उनसे उतर रहे, ड्यूटी पर आ-जा रहे सैनिक कार्मिकों के साथ व्यक्तिगत बैगेज, घोड़े और कैरिज और ऐसे कार्मिकों के मोजन की व्यवस्था करने हेतु अमिप्रेत पशु ।
- (11) सैन्ड बैलास्ट ।
- (12) सर्वेक्षण छीजन ।

4.5 पोतांतरण कार्गो पर प्रमार

मद सं०	विवरण	देय प्रमार
1.	जलयान से जलयान तक पोतांतरण के लिए मूल रूप से मालसूची में लिखे गए कार्गो पर	खण्ड 4.1 के अनुसार घाटशुल्क
2.	पोतांतरण के लिए मूल रूप से मालसूची में लिखे गए और पोतांतरण के लिए उतारे गए कार्गो पर	घाटशुल्क खण्ड 4.1 के अनुसार तथा विनिर्दिष्ट चढ़ाई-उतराई प्रमार तथा खण्ड 4.1 के अनुसार निर्यात घाटशुल्क का एक चौथाई
3.	जलयान से पोतांतरण के लिए मूल रूप से मालसूची में न लिखे गए कार्गो पर	खण्ड 4.1 के अनुसार घाटशुल्क
4.	पोतांतरण के लिए मूल रूप से मालसूची में न लिखे गए और पोतांतरण के लिए उतारे गए कार्गो पर	खण्ड 4.1 के अनुसार घाटशुल्क तथा विनिर्दिष्ट चढ़ाई-उतराई प्रमार तथा खण्ड 4.1 के अनुसार निर्यात घाटशुल्क

उपर्युक्त प्रमार बाहरी बंदरगाह पर किए गए कच्चे तेल/पीआएल शुल्क भारों मात्रा में कार्गो पोतांतरण के लिए प्रयाज्य नहीं हैं ।

- (ii) जहां सामान को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण अवरुद्ध किया जाए और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा यह प्रमाणित किया जाए कि आयातकों की तरफ से कोई त्रुटि या लापरवाही नहीं है तो (ग)(i) और (ii) के अधीन अवरोध की इस अवधि के लिए, विलम्ब शुल्क प्रमारों की वसूली निम्न प्रकार की जाएगी -

पहले 45 दिनों के लिए	निःशुल्क
46 दिन से 60 दिन	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारों का 25%
61 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारों का 50%
90 दिन से अधिक	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारों का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारों को 45 दिन के बाद यथा-प्रयोज्य उपयुक्त स्लैब पर मानक दरों के अनुसार निकाला जाएगा और ऊपर उल्लिखित रियायती दर उद्ग्रहणीय पूर्ण विलम्ब शुल्क प्रमारों पर लागू होगी ।

प्रथम 45 दिनों की गणना निम्नानुसार की जाएगी -

- (i) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद पहले 45 दिन यदि कार्गो को निःशुल्क दिनों की समाप्ति से पूर्व सीमाशुल्क द्वारा अवरुद्ध किया जाता है, और
- (ii) अवरोध की तारीख से पहले 45 दिन यदि कार्गो को सीमाशुल्क द्वारा विलम्ब शुल्क प्रमारों के उपार्जन के बाद सीमाशुल्क द्वारा अवरुद्ध किया जाता है, और

उपरोक्त रियायत प्राप्त करने के लिए अवरोध प्रमाणपत्र माल की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा ।

टिप्पणी :

- (क) उपरोक्त समय सीमाओं में सभी छुट्टियां शामिल होंगी ।
- (ख) समय सीमाओं में दैवीय कृत्यो अथवा मानवीय नियंत्रण से परे असाधारण परिस्थितियों के मामले में छूट दी जा सकती है ।
- (3) खतरनाक वस्तुओं के मामले में आतिरेक यहां ऊपर निर्धारित दरों का घटाकर आधा कर दिया जाए यदि वस्तुओं को तारपतीन या छत से ढक बिना खुल में छोड़ा जाता है ।
- (4) जलयान के पूर्ण अवतारण के अगले दिन से 21 दिन से अनधिक अवधि, जिसमें रविवार, कार्य छुट्टियां, वीपीटी द्वारा घोषित श्रमिक छुट्टियां शामिल हैं, जिसके दौरान वस्तुओं का सर्वेक्षण के लिए अवरुद्ध किया जाता है और स्टीमर एजेंटों द्वारा या यातायात प्रबंधक द्वारा वास्तविक रूप में सर्वेक्षण किया गया प्रमाणित किया जाता है, का उद्ग्रहणीय विलम्ब शुल्कों के परिकलन के प्रयोजन हेतु शामिल नहीं किया जाएगा, बशर्ते कि ऐसी वस्तुओं का इस सर्वेक्षण के बाद 24 घंटे के भीतर पतन परिसर से हटा दिया जाए ।
- (5) यदि किसी भी समय वीपीटी का ट्रांजिट शड्ड में माल मीडमाड की आशका है अथवा ट्रांजिट में माल के लिए आवांटेड स्थान पतन से हाकर माल के शीघ्र ट्रांजिट में बाधक है तो यह किसी विनोदित माल के स्वामियों या पार्षितियों को एक निश्चित समय के भीतर पतन परिसर से वह माल हटाने का निर्देश दे सकता है । यदि माल को उस समय के भीतर नहीं हटाया जाता है तो वीपीटी स्वयं उन्हें हटा सकता है और ट्रांजिट शड्ड के भीतर किसी अन्य स्थान में अथवा ट्रांजिट में माल के लिए आवांटेड अन्य स्थानों पर स्वामी या पार्षितियों के जांच और खर्च पर उनका पुनः ठर लगाएगा । इस प्रकार हटाए गए माल पर विलम्ब शुल्क प्रमारों का अनुसूची में मद (3) के अधीन विनिर्दिष्ट दरों के 200% प्रमाणित किया जाएगा ।

- (6) ऐसे स्थानों पर रखे हुए माल जिनका आशय ट्रांजिट में माल द्वारा घेरे गए स्थानों के रूप में नहीं होना है, पर अधिरोपित अधिकतम विलम्ब शुल्क प्रमार्य होगा और किसी निःशुल्क समय का दावा नहीं होगा ।
- (7) विलम्ब शुल्क उन पैकेजों से जिन्हें खाली अथवा आंशिक रूप से खाली उतारा गया है और छोड़ी हुई वस्तुओं पर भी वसूल किया जाएगा ।
- (8) माल की सुपुर्दगी तब तक नहीं की जाएगी जब तक घाटशुल्क, विलम्ब शुल्क और इन नियमों के अधीन उद्ग्रहणीय कोई अन्य प्रमार शुका न दिए गए हों और उसकी रसीद ट्रांजिट शेड क्लर्क को न प्रस्तुत की जाए ।
- (9) चुकाए गए विलम्ब शुल्क की वापसी के लिए किसी दावे और ऐसी देयताओं के उद्ग्रहण के संबंध में किसी आपत्ति पर तब तक विचार नहीं किया जाएगा जब तक दावे अथवा आपत्तिवां देयताओं के भुगतान के समय अथवा उसके पश्चात छह माह की अवधि के भीतर न किए गए हों ।
- (10) कंटेनरों पर किन्हीं निःशुल्क दिवसों की अनुमति नहीं दी जाएगी, चाहे वे खाली अथवा लदे हुए हों और प्रमार ट्रांजिट क्षेत्र में मण्डारण के लिए खंड 4.6.3 के अनुसार उद्ग्रहीत किए जाएंगे ।
- (11) कंटेनर (आयात) से उतारने के बाद ट्रांजिट क्षेत्र में रहते हुए कंटेनरशुदा कार्गो पर विलम्ब शुल्क इस खंड में निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद आयात कार्गो पर उद्ग्रहणीय सामान्य विलम्ब शुल्क प्रमारों के अनुसार कंटेनर से उतारे गए कार्गो पर प्रमार्य होगा ।
- (12) उन मामलों में जहां लदे हुए कंटेनर से माल उतारने का कार्य कंटेनरों के अक्षारण के अंतिम दिन से 7 दिन के भीतर नहीं किया जाता है, कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलम्ब शुल्क प्रमार स्टीमर एजेंटों से कंटेनरों पर उद्ग्रहणीय मण्डारण प्रमारों के अतिरिक्त 7 दिन की निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद माल उतारने के दिन तक और उस सहित आयात कार्गो पर उद्ग्रहणीय सामान्य दरों पर स्टीमर एजेंटों से उद्ग्रहीत किया जाएगा और वसूल किया जाएगा ।

4.6.2 विलम्ब शुल्क प्रमार (निर्यात) :

विलम्ब शुल्क प्रमार निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद निम्न प्रकार उद्ग्रहीत किए जाएंगे :

मद सं०	विवरण	देय प्रमार
1	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले छह दिन के लिए	प्रत्येक तीन दिन या उसके भाग के लिए 18.00 रुपए प्रति टन/घनमीटर या उसके भाग के लिए
2	अगले छह दिन के लिए	प्रत्येक तीन दिन या उसके भाग के लिए 36.00 रुपए प्रति टन/क्यू.मीटर या उसके भाग के लिए
3.	उसके पश्चात	प्रत्येक तीन दिन या उसके भाग के लिए 18.00 रुपए प्रति टन/क्यू.मीटर या उसके भाग के लिए

स्पष्टीकरण उन वस्तुओं के मामले में जिनके लिए घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर संग्रहित किए जाते हैं, विलम्ब शुल्क प्रति टन आधार पर उद्ग्रहीत किए जाएंगे । अन्य सभी मामलों में विलम्ब शुल्क प्रति टन या प्रति क्यूबिक मीटर आधार पर जैसा भी मामला हो, संग्रहित घाटशुल्क प्रमारों के आधार पर लगाया जाएगा ।

टिप्पणियाँ :

- (1) खतरनाक वस्तुओं के मामले में अतिरिक्त, ऊपर निर्धारित दर आधा तक घटाई जा सकती है, यदि माल तिरपाल या छत के आवरण सहित खुले में पड़ा रहता है ।

- (2) पत्तन परिसर में नौवहन के लिए कोई भी माल यातायात प्रबंधक की पूर्व अनुमति के बिना नहीं लाया जाएगा। इस प्रकार लाए गए सभी माल को संबंधित माल की श्रेणी के लिए उपलब्ध कराए गए ट्रांजिट स्थान में पत्तन परिसर में माल की प्राप्ति के वास्तविक दिन से और उद्धरित माल के मामले में उस दिन से जिसको माल वास्तव में बचाया गया था, रविवार और विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा घोषित छुट्टियों सहित 30 दिन के लिए निशुल्क मण्डारण की अनुमति दी जाएगी।
- (3) पत्तन परिसर में लाए गए और वहां बिना नौवहन किए हुए रखे गए माल पर कोई निशुल्क दिनों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (4) यदि किसी समय वीपीटी का ट्रांजिट शेडो या माल के लिए आवंटित अन्य स्थानों में भारी भीड़भाड़ की आशंका हो जिससे पत्तन से होकर माल के शीघ्र ट्रांजिट में बाधा पड़ती हो तो वह स्वामी के खर्चे पर माल को हटवा सकता है और स्वामी के जोखिम पर पत्तन परिसर के भीतर किसी खुले स्थान पर उसका ढेर लगा सकता है।
- (5) उन स्थानों पर जो ट्रांजिट में माल द्वारा घेरे जाने के लिए स्थानों के रूप में आशयित नहीं हैं, रखे माल पर अधिरोपित अधिकतम विलम्ब शुल्क प्रमाण्य होगा और किसी निशुल्क समय का दावा नहीं किया जा सकेगा। वीपीटी ऐसे माल को स्वामियों या पारेषितियों के खर्चे और जोखिम पर ट्रांजिट में माल के लिए उपलब्ध कराए गए किन्हीं स्थानों पर ल जा सकता है।
- (6) चुकाए गए विलम्ब शुल्क की वापसी के लिए किसी दावे अथवा ऐसे विलम्ब शुल्क के उद्ग्रहण के संबंध में किसी आपत्ति पर तब तक विचार नहीं किया जाएगा जब तक दावा अथवा आपत्तियां विलम्ब शुल्क की अदायगी के समय अथवा उसके पश्चात् छह माह की अवधि के भीतर न दायर की गई हो।
- (7) ट्रांजिट एरिया में पड़े हुए कटनरबद कार्गो पर विलम्ब शुल्क निर्यात कार्गो पर सामान्य विलम्ब शुल्क प्रमारां/दरां के अनुसार इस खंड में विहित निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद वसूला जाएगा।
- (8) सीमाशुल्क द्वारा अवरुद्ध माल वे अवधियां जिसके दौरान माल को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कर निर्धारण की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त विश्लेषणात्मक परीक्षा या तकनीकी परीक्षाओं के प्रयोजन हेतु सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा अवरुद्ध किया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा यह प्रमाणित किया जाता है कि यह निर्यातक की तरफ से किसी त्रुटि या लापरवाही के कारण नहीं है तो अवरोध की इस अवधि के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार निम्न प्रकार वसूल किए जाएंगे -

पहले 45 दिनों के लिए	निशुल्क
46 दिन से 60 दिन	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारां का 25%
61 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारां का 50%
90 दिन से अधिक	वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रमारां का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलम्ब शुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथाप्रयोज्य उपयुक्त स्लैब पर मानक दरां के अनुसार निकाल जाएंगे और ऊपर उल्लिखित रियायती दर उद्ग्रहणीय पूर्ण विलम्ब शुल्क प्रभारों पर उस पर लागू होंगे। पहले 45 दिनों का गणना निम्न प्रकार की जाएगी -

- (i) निशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद पहले 45 दिन, यदि कार्गो का निशुल्क दिवसों की समाप्ति से पूर्व सीमाशुल्क द्वारा अवरुद्ध किया जाता है, और
- (ii) अवरोधन की तारीख से पहले 45 दिन, यदि कार्गो का सीमाशुल्क द्वारा विलम्ब शुल्क प्रभारों के उपार्जन के बाद अवरुद्ध किया जाता है।

उपरोक्त रियायत का लाभ उठाने के लिए अवरोधन प्रमाणपत्र माल की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा ।

टिप्पणी :

- (क) उपरोक्त समय सीमाओं में सभी छुट्टियां शामिल होंगी ।
 (ख) समय सीमाओं में दीर्घकालीन या मानवीय नियंत्रण से परे असाधारण परिस्थितियों के मामले में छूट दी जा सकती है ।

4.6.3 कंटेनरों पर भण्डारण प्रभार :

विवरण	यूनिट	दर (अमरीकी डॉलर में)
अवतारण के दिन से हटाए जाने/नौवहन के दिन तक खाली या लदे हुए कंटेनरों पर ट्रांजिट क्षेत्र में भण्डारण प्रभार	प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका भाग	0.14

सामान्य टिप्पणियां :

परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/जहाज मालिक के कंटेनरों पर भण्डारण प्रभार, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लिखित रूप में परित्याग की सूचना की प्राप्ति के दिन तक अथवा कंटेनर के अवतरण के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, उद्ग्रहीत किए जाएंगे :

- (i) पारेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है,
 (ii) यदि पारेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि
 (क) शिपिंगलाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा का दायित्व पुनः ग्रहण करेगा और या तो उसे वापस लेगा या इसे पतन परिसर से हटाएगा, और
 (ख) शिपिंगलाइन कंटेनर की अभिरक्षा का दायित्व पुनः ग्रहण करने से पूर्व कार्गो पर उपार्जित सभी पतन प्रभारों की अदायगी करेगा ।
 (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन और माल उतराई की लागत वहन करेगा। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाही करने में विफलता की स्थिति में, कंटेनर पर भण्डारण प्रभार उस समय तक उद्ग्रहीत किए जाते रहेंगे, जिस समय तक शिपिंग लाइना द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही न कर ली जाए ।
 (iv) जहां कंटेनर का सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जन्त/कुर्क कर लिया जाए और उसे 75 दिन की निर्धारित समयसीमा के भीतर खाली न किया जा सकता हो, कार्गो की रिलीज के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से भण्डारण शुल्क लागू नहीं होंगे, बशर्त कि शिपिंगलाइन्स आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करे और परिवहन और माल उतराई की लागत वहन करे । अन्यथा, जन्त/कुर्कशुदा कंटेनरों को लाइन/पारेषिती द्वारा सीमाशुल्क के आबद्ध क्षेत्र में ल जाया जाना चाहिए और उस स्थिति में भण्डारण प्रभार सामान्य के हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे ।

4.7 कार्गो उतारने-चढ़ाने के लिए प्रभार (श्रमिक प्रभार)

पत्तन द्वारा उन वस्तुओं के मामले के अतिरिक्त जिनमें घाटशुल्क में चढ़ाई-उतराई प्रभार शामिल हैं, घाटशुल्क के अतिरिक्त माल को चढ़ाने-उतारने के लिए निम्नलिखित प्रभार उद्ग्रहीत किए जाएंगे :-

मद सं०	विवरण	यूनिट	दर (रुपए)
1.	1 टन सहित और उस तक के वजन वाले पैकेज 1 बैग(आयात)	1000 कि०ग्रा०	36.00
2.	1 टन से अधिक और 3 टन वजन तक और सहित (आयात) वाले पैकेज	1000 कि०ग्रा०	40.00
3.	3 टन से अधिक वजन वाले पैकेज	1000 कि०ग्रा०	45.00
4.	बार्ज से घाट तक आयात कार्गो के वहन के लिए प्रयुक्त क्रेन उपलब्ध कराएगा	1000 कि०ग्रा०	3.50
5.	आयात कार्गो के लिए आपूर्ति किए गए बार्जों/लाइटर्स में चढ़ाई उतराई मजदूरी प्रभार	1000 कि०ग्रा०	10.00
6.	मैगनीज अयस्क और अन्य अयस्क, पिग आयरन और अन्य खनिज अयस्कों पर चढ़ाई उतराई मजदूरी प्रभार (निर्यात)	1000 कि०ग्रा०	30.00
7.	गोदी क्षेत्र के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कंटेनर को ले जाने के लिए	प्रति कंटेनर प्रति शिफ्टिंग (लदा हुआ या खाली)	161.00

8. आयात या निर्यात के लिए कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार .

20' कंटेनर		40' कंटेनर		45' से अधिक वाला कंटेनर	
लदा हुआ (रुपए में)	खाली (रुपए में)	लदा हुआ (रुपए में)	खाली (रुपए में)	लदा हुआ (रुपए में)	खाली (रुपए में)
160	120	320	240	360	275

9. उसी जलयान द्वारा अस्थायी रूप से उतारे गए या पुनः नौवहित कार्गो .

1.	जब पत्तन श्रमिकों द्वारा चढ़ाया उतारा जाए	प्रति 1000 कि०ग्रा०	16.10 रुपए
----	---	---------------------	------------

टिप्पणियाँ :

- (1) कंटेनरों की चढ़ाई-उतराई में अनुषंगी गतिविधियों के लिए कोई प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किए जाएंगे ।
- (2) मद सं० 1, 2 और 3 के लिए विनोदीष्ट चढ़ाई-उतराई प्रभारों में उपस्कर भाड़ा प्रभार शामिल हैं ।
- (3) (क) घाट से ट्रांजिट क्षेत्र में लकड़ों के लट्ठा या कंटेनरों को छोड़कर किसी अन्य सामान्य कार्गो के परिवहन के लिए स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं या उसके एजेंट (जहां अपेक्षित हो) द्वारा ट्रलरों को आपूर्ति किए जाने के मामले में मजदूरी प्रभारों की अनुसूची का मद सं० 1, 2 और 3 (खंड 4.7) में उल्लिखित दरा के अनुसार 20% की छूट दी जाएगी ।
- (ख) प्रयाजन के लिए कबल तटीय प्रहस्तन उपस्कर के आवश्यक हान पर और घाट से ट्रांजिट क्षेत्र में लकड़ों के लट्ठा या कंटेनरों को छोड़कर किसी अन्य सामान्य कार्गो के परिवहन के लिए स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं या उसके

एजेंटों (जहां अपेक्षित हो) द्वारा इस उपस्कर की आपूर्ति किए जाने की स्थिति में मजदूरी प्रभारों की अनुसूची की मद सं० 1, 2 और 3 (खंड 4.7) में उल्लिखित दरों के अनुसार 20% की छूट दी जाएगी ।

(ग) स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं या उसका एजेंटों (जहां अपेक्षित हो) द्वारा कंटेनरों को छोड़कर टिम्बर के लट्ठों सहित सामान्य आयात कार्गो के प्रहस्तन और परिवहन के लिए ट्रेलरों और प्रहस्तन उपस्कर, दानों की आपूर्ति किए जाने के मामले में मजदूरी प्रभारों की अनुसूची की मद सं० 1, 2 और 3 (खंड 4.7) में उल्लिखित दरों पर 50% की छूट दी जाएगी ।

(4) पत्तन निर्यात कार्गो की अभिरक्षा ग्रहण नहीं करता है ।

(5) पत्तन आयात कार्गो उतारता है, इसकी अभिरक्षा ग्रहण करता है, इसे ट्रांजिट क्षेत्र में ले जाता है और लाइटरा में उतारे गए कार्गो सहित सभी आयात कार्गो को डिलीवरी के लिए छांटता है, सिवाय नौमार में कार्गो, जीवित पशु जो कंटेनरों में न हों और अन्य कार्गो जिसके लिए पत्तन और सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा विशेष मामलों में जहाज से सीधी ओवरसाइड डिलीवरी की अनुमति दी जाती है ।

(6) पत्तन द्वारा ढकाए-उतारे गए अस्थायी रूप से अवतरित कार्गो के मामले में इन प्रभारों में ट्रांजिट शेडों और स्थानों में उतारन, मिलान, बुलाई, छांटई और पत्तन द्वारा पुनर्लदान करते हुए इसी प्रकार के कार्य शामिल हैं ।

(7) कार्गो के अस्थायी रूप से घाट पर या लाइटरों में या तो घाट बर्थ पर खड़े किसी जलयान से अथवा मूरिंग में खड़े किसी जलयान से अस्थायी रूप से उतारा जाता है तो कार्गो जहाज के खर्च, जोखिम और जिम्मेवारी पर रहेगा ।

(8) पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन न किए जाने की स्थिति में जब लाइटर, बार्ज की आपूर्ति की जाती है, तो भाड़ा प्रभार लागू दरों के अनुसार उद्ग्रहीत किए जाएंगे ।

(9) खंड 4.7 में मद सं० 4 पर विनिर्दिष्ट प्रभार प्रत्येक 5 टन और उससे अधिक वजन के लिफ्टों के लिए लागू नहीं होंगे ।

(10) लदे हुए या खाली कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार पोत स्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा देय होंगे । कंटेनर की बुलाई के लिए ट्रैक्टर तथा ट्रेलर की आपूर्ति संबंधित पोतस्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा की जाएगी ।

खण्ड-5

जलयान/उपस्कर को किराए पर लेने के लिए प्रभार

5.1 फ्लोटिंग क्रैन प्रभार

5.1.1 150 टन फ्लोटिंग क्रैन भीम

मद सं०	पैकेटों का वजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरा प्रचालन आधी दर पर (रुपए)
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	न्यूनतम 4002/-रुपए के अधीन प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 2,001.00	न्यूनतम 2001/-रुपए के अधीन प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 1,000.50
2.	50 टन से अधिक परंतु 60 टन से अधिक नहीं	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	431.50
3.	60 टन से अधिक	-तदैव-	1,160.00	575.00
4.	जब क्रैन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता और पतन के सामान्य कार्य घटे के दौरान स्पष्ट 2 घंटे की नोटिस देकर मांग रद्द नहीं की जाती	प्रति मांग	3,990.50	-
5.	रुकने के लिए अगर लिफ्ट के लटकाने के लिए तैयार नहीं रहने के कारण क्रैन निष्क्रिय रहता है	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,995.25	-
6.	नियम के उल्लंघन के लिए जुर्माना अर्थात् एक बार में एक ही लिफ्ट उतारने अथवा लादने के लिए लटकाया जाएगा	प्रति उल्लंघन	1,426.00	-
7.	बजरे के रूप में क्रैन के डेक के प्रयोग हेतु अतिरिक्त प्रभार	प्रति लदान खेप	2,990.00	-
8.	नैमित्तिक उतराई नौभरण तथा कागों की सुपुर्दगी के अतिरिक्त प्रयोजना के लिए क्रैन के प्रयोग के लिए	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	12,937.50	-
9.	हैंच में कार्य करने के लिए पोत नौतल पर उपस्कर रखना/हटाना (कवल कार्गो ग्रहस्तान के लिए)	- तदैव -	1,150.00	-

5.1.2 60 टन वाला फ्लोटिंग क्रैन :-

मद सं०	प्रत्येक पैकेटों का वजन अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रुपए)	दूसरा प्रचालन आधी दर पर (रुपए)
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	न्यूनतम 4002/-रुपए के अधीन प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 2,001.00 रुपए	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 1,000.50 रुपए
2.	50 टन से अधिक परंतु 60 टन से अधिक नहीं	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	431.50
3.	जब क्रैन की मांग की जाती है, परंतु उसका उपयोग नहीं किया जाता और पत्तन के सामान्य कार्य घंटे के दौरान 2 घंटे की स्पष्ट नोटिस देकर मांग रद्द नहीं की जाती	प्रति मांग	3,990.50	—
4.	संरोध के लिए अगर लिफ्ट लटकाने के लिए तैयार नहीं होने के कारण क्रैन निष्क्रिय रहता है	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,985.25	—
5.	नियम के उल्लंघन के लिए जुर्माना अर्थात् उतराई अथवा लदान के लिए एक समय में एक ही लिफ्ट लटकाया जाएगा	प्रति उल्लंघन	575.00	—
6.	बजरे के रूप में क्रैन के डेक के प्रयोग हेतु अतिरिक्त प्रभार	प्रति लदान खेप	2,990.00	—
7.	नैमेतिक उतराई/नौभरण तथा कार्गो की सुपुर्दगी के अतिरिक्त प्रयोजना के लिए क्रैन के प्रयोग के लिए	प्रति घंटे अथवा उसका भाग	5,892.00	—

टिप्पणी :

- (1) ऊपर निर्धारित प्रभार में क्रैन के कर्षण और नौबधन के लिए प्रभार शामिल है ।
- (2) जब मांग की जाती है, पूर्ण प्रभार अदा करना होगा चाहे क्रैन का उपयोग किया गया हो या नहीं, जब तक मांग का रद्द करते हुए 2 घंटे की स्पष्ट नोटिस नहीं दी जाती ।
- (3) उतराई अथवा लदान के लिए एक बार में केवल एक लिफ्ट लटकाया जाएगा । परंतु, जब एक लटकन में किए गए दो या अधिक लिफ्ट क्रैन द्वारा उठार अथवा लादे जाते हैं, तब क्रैनज प्रभार एस लिफ्ट में कुल वजन पर लागू दर पर वसूली योग्य होगा । इसके अतिरिक्त, जुर्माना भी लगाया जाएगा ।

- (4) 5 टन से कम के पैकेज उठाने के लिए क्रेनों को किराए पर नहीं लिया जाएगा । तथापि, अगर किसी विशेष कारण से 5 टन से कम के पैकेज उठाने के लिए क्रेन को किराए पर लिया जाता है, तब 5 टन वजन के पैकेज के लिए ही प्रभार वसूल किया जाएगा ।
- (5) यानान्तरण अथवा समान बॉटम कार्गो अथवा जहाज के गियर बाद में पुनः उठाने के लिए भारी लिफ्ट क्रेन द्वारा उतारे जाते समय मरम्मत के लिए हटाए जाने पर इसके लिए प्रभार पोत से उतराई के प्रथम प्रचालन के लिए उपरोक्त दरों पर और घाट से पुनः उठाने के परवर्ती प्रचालन और उसे जहाज पर रखने के लिए उपरोक्त दरों के आधे पर अलग से लगाया जाएगा ।
- (6) पोत से उतराई के प्रथम प्रचालन के लिए उपरोक्त प्रभार क्रेन को किराए पर लेने वाले द्वारा अदा किया जाएगा । आयातक अथवा परेषिती क्रेन के डेक से अथवा हल्के बजरे या नावपुल से लिफ्ट उतारने के लिए उपरोक्त दर के आधे पर क्रेन किराया प्रभार अदा करेंगे । सुपुर्दगी के समय भाड़ेदार से पूरा क्रेन प्रभार वसूल किया जाएगा । इसी प्रकार, निर्यात पक्ष पर किसी बैगन, लॉरी अथवा ट्रक से लिफ्ट उतारने के लिए भाड़ेदार से पूर्ण क्रेन प्रभार लिया जाएगा । घाट से क्रेन के डेक तक अथवा किसी हल्के जहाज, बजरे अथवा नौका पुल तक पैकेज उठाने के लिए नीमरण के समय भाड़ेदार से दरों के आधे पर क्रेन प्रभार लिया जाएगा । जहाज के साथ-साथ उस भाड़ेदार, जो जहाज पर पैकेज के लदान करने की मांग पेश करता है, से पूर्ण क्रेन प्रभार लिया जाएगा ।
- (6) संरोध अवाधि निकालने के प्रयोजनार्थ, इस बात का ध्यान दिए बिना कि दो अथवा अधिक लिफ्टों का साथ-साथ प्रहस्तन किया जाता है, लिफ्ट को तैयार करने में नगण्य विलंबों को पूरा करने के लिए 15 मिनट की छूट अवाधि की अनुमति दी जाएगी । ऐसी संरोध अवाधि को लिफ्ट के प्रहस्तन किए जाने तक गिना जाएगा ।

5.2 नौकर्षण प्रभार :

5.2.1 नौकर्षण प्रभार (पत्तन की सीमा में) :

मद सं०	विवरण	यूनिट	दर	
			विदेरा गामी पोत (अमरीकई डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1	2000 एचपी तक और सहित वाले कर्षण पोत	(क) प्रथम 2 घंटे अथवा उसका भाग	568.25	18,665.65
		(ख) प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग	284.12	9,327.70
2.	2000 एचपी से अधिक वाले कर्षण पात	(क) प्रथम 2 घंटे अथवा उसका भाग	1136.51	37,311.60
		(ख) प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग	5,680.25	18,665.65

टिप्पणी .

पार्टी की मांग पर एवजी व्यवस्था के लिए कर्षण पात पर उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के 70% की दर प्रमाण्य होगी ।

5.2.2 कर्षण प्रभार (पत्तन की सीमा के बाहर)

मद शुं0	विवरण	इकाई	दर		24 घंटे के प्रति दिन प्रति कर्षण पोत के लिए अधिकतम प्रभार	
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	प्रवेश मार्ग पर बाहरी बॉय के 3 मील के भीतर पत्तन कर्षण पोत के प्रयोग के लिए	प्रथम दो घंटे अथवा उसके भाग के लिए	126.77	4161.85	1267.70	41,619.60
2.	प्रवेश मार्ग पर बाहरी बॉय के 3 मील के भीतर पत्तन कर्षण पोत के प्रयोग के लिए	प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसका भाग	79.20	2600.10	—	—
3.	3 मील से बाहर कर्षण पोत के प्रयोग के लिए	प्रतिदिन	3,168.79	1,03,965.70	—	—

टिप्पणियां :

- (1) इन प्रभारों में समुद्री जोखिम के लिए कर्षण पोत के बीमा के लिए कोई प्रभार शामिल नहीं है । बीमा प्रीमियम से अधिक प्रासंगिक प्रभारों को शामिल करने के लिए बीमा प्रीमियम पर 20 प्रतिशत का अतिरिक्त प्रभार भी लगाया जाएगा । ऐसे मामलों में क्षति के लिए दुर्घटना की स्थिति में किराएदार के विरुद्ध कोई दावा नहीं किया जाएगा ।
- (2) उपरोक्त प्रभारों में चालक दल को राशन की लागत और कर्षण पोत पर तैनात अधिकारियों के संभरण के लिए काई लागत शामिल नहीं है ।
- (3) कर्षण पोत का किराया प्रभार उस समय जब कर्षण पोत पत्तन की जेटी को छोड़ता है, सं जेटी में वापस आने के समय तक के लिए परिकल्पित किया जाएगा ।

5.3* नौका प्रभार**5.3.1 नौका प्रभार (जहाज के कार्गो के प्रहस्तन के प्रयोजनार्थ)**

मद शुं0	विवरण	यूनिट	दर (रुपए)
1	किराए पर दी गई नौका की क्षमता 150 टन (निर्यात और आयात कार्गो के लिए)	प्रति खेप	201.25
2	आयात कार्गो अथवा दूसरे किनारे पर सुपुर्दगी के लिए प्रयुक्त नौका	प्रति टन	24.15
3.	नौका के लिए माग का रद्द करना (क्षमता 150 टन) जब रद्द करने की नोटिस स्पष्ट 4 घंटे से कम हो	प्रति खेप	12.65

4.	नौका के लिए मांग को रद्द करना (क्षमता 150 टन) जब रद्द करने की नोटिस हल्की नौका (लाइटर) के उपलब्ध कराने के बाद प्राप्त होती है	प्रति खेप	186.30
5.	निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त नौका जब पत्तन कार्गो का प्रहस्तन करता है	प्रति टन	3.45
6.	संरोध प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	8.60
7.	निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए किराए पर दिए गए इस्पात के नाव पुल 'लव/कुश' (क्षमता 400 टन)	प्रति खेप	6716.00
8.	लव/कुश की मांग रद्द करना जब रद्द करने की नोटिस 4 स्पष्ट घंटों से कम होती है	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	335.80
9.	लव अथवा कुश की मांग को रद्द करना जब रद्द करने की नोटिस नावपुल को उपलब्ध कराने के बाद प्राप्त होती है	प्रति खेप	6716.00

टिप्पणियाँ :

- (1) ऊपर मद सं० (5) के लिए निर्दिष्ट प्रभार में लदान के स्थान से उतराई के स्थान तक कार्गो की बुलाई हेतु नौका प्रदान करने की लागत शामिल है और इसमें नौकाओं के कर्षण, उनके गियर और प्रकाश की व्यवस्था करने की लागत शामिल है, जब कार्य रात में किया जाता है, परंतु इसमें नौका में कार्गो के प्रहस्तन की लागत शामिल नहीं होगी, जिसका वहन पूर्णतः परेषक द्वारा किया जाएगा ।
- (2) मद सं० (2) के सामने निर्धारित प्रभार आयात सामान्य कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के अतिरिक्त लगाए जाएंगे ।
- (3) अस्वीकृत अथवा बहिष्कृत कार्गो के साथ जहाज से वापस आने वाली नौका को अतिरिक्त खेप माना जाएगा और तदनुसार प्रभार्य होगा ।
- (4) नौका की मांग को रद्द करने के लिए चार स्पष्ट घंटों की पूर्व नोटिस दी जाएगी ।
- (5) नौका को उपलब्ध कराने के समय से 150 टन औसत वहन क्षमता की प्रत्येक नौका के लिए 16 घंटे की मुक्त अवधि अनुमत होगी ।
- (6) संरोध प्रभार लगाने के प्रयाजनार्थ नौकाओं के कर्षण के लिए कर्षण शक्ति प्रदान करने में पत्तन की आर स किए गए विलम्ब को नहीं गिना जाएगा ।
- (7) कार्गो का परेषक के विशेष अनुराध पर प्रहस्तन किया जाता है । इसके अतिरिक्त, पत्तन नौका में रहते हुए एस कार्गो के गुप्त हानि अथवा उसकी क्षति के लिए कोई उत्तरदायित्व नहीं लेता ।
- (8) 400 टन के लव/कुश इस्पात नावपुल के लिए नावपुल उपलब्ध कराए जाने के समय से 16 घंटे की मुक्त अवधि अनुमत होगी । मुक्त अवधि की समाप्ति के बाद प्रति घंटा अथवा उसका भाग के लिए 300/-रुपए की दर पर संरोध प्रभार लगाया जाएगा ।

5.3.2 नौका प्रभार (जहाज के कामों के प्रहस्तन के अतिरिक्त प्रयोजन के लिए)

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	किराए पर दी गई नौका (क्षमता 150 टन)	प्रथम छः घंटे अथवा उसके भाग के लिए	437.00
		प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	74.75
2.	चालक दल प्रभार	प्रति पाली प्रति माह	1403.00
3.	बंदरगाह के भीतर एक स्थल से दूसरे स्थल तक कर्षण	प्रत्येक प्रति आवागमन	96.60
4.	(i) किराए पर दिया गया इस्पात नाव पुल लव/कुश क्षमता 400 टन (कर्मचारी रहित)	प्रथम 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए	7590.00
	(ii) किराए पर दिया गया इस्पात नाव पुल लव/कुश क्षमता 400 टन (कर्मचारी सहित)	प्रथम 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए	9453.00
5.	(i) किराए पर दिया गया इस्पात नाव पुल लव/कुश प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटा क्षमता 400 टन (कर्मचारी रहित)	प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसका भाग	1288.00
	(ii) किराए पर दिया गया इस्पात नाव पुल लव/कुश क्षमता 400 टन (कर्मचारी सहित)	प्रति प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग	1575.50
6.	लैंश बार्ज	प्रति घंटे अथवा उसका भाग	69.00
7.	तेल जल नौका (300 टन की क्षमता)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2196.50

टिप्पणियाँ .

- (1) इन प्रभारों में नौका उपस्करों की आपूर्ति और बंदरगाह के किसी भाग से दूसरे भाग तक कर्षण और केवल 150 टन क्षमता वाली खाली नौका को वापस लाने का प्रभार शामिल है ।
- (2) इन प्रभारों के परिकलन के प्रयोजनार्थ नौका की किराएदार का आपूर्ति के समय से लेकर उतराई पूरा होने के समय तक का कुल समय हिसाब में लिया जाएगा ।
- (3) किराए पर ली गई हल्की नौका पर रहने के लिए चालक दल सामान्यतया पत्तन द्वारा नहीं दिया जाएगा परंतु जब विशेष मामलों में दिया जाए तब ऊपर मद सं० २ में निर्धारित प्रभार लगाया जाएगा ।
- (4) अगर अपेक्षित हा पत्तन का सीमा से बाहर पत्तन के कर्षण पाता द्वारा कर्षण किया जाएगा और भाग 5.2.2 में यथानिर्दिष्ट कर्षण प्रभार लगाया जाएगा ।
- (5) 150 टन क्षमता की नौका का मासिक आधार पर किराए पर नहीं लिया जा सकता ।
- (6) इस्पात के नावपुल लव/कुश के संबंध में निर्धारित प्रभार में कर्षण प्रभार शामिल नहीं है ।

5.4 गैंग सहित बंध नौका

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	गैंग सहित बंध नौका	प्रथम 4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए	361.10
		प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	135.70

5.5 विद्युतीय क्रेन प्रभार (अन्य उपयोग के लिए यथा लैश बार्ज से/तक कार्गो ग्रहसतन, बैर-कार्गो प्रचालन)

मद सं०	विवरण	यूनिट	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1	विद्युतीय घाट क्रेन (क्षमता 6 टन)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	140.80	281.50
2.	विद्युतीय घाट क्रेन (क्षमता 10 टन)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	414.00	828.00
3.	विद्युतीय द्रवचालित पकड़ बाट्टी	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	958.90	—
4.	0.75 घन मीटर की पकड़	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	37.25	149.00
5.	50 टन क्षमता वाला विद्युतीय गैन्ट्री क्रेन	— तदैव —	905.60	1811.25
6.	1.5 घनमीटर से 3 घनमीटर की पकड़ के लिए प्रभार	— तदैव —	93.15	465.75

टिप्पणिया :

- (1) टन प्रभारों में केवल क्रेन का कार्य करने का प्रभार ही शामिल है । लटकान और उतारने तथा भार का क्रेन की पहुंच में लाने-ले जाने का किराएदार का उत्तरदायित्व होगा ।
- (2) इन प्रभारों के परिकलन का प्रयाजनाधर्त पत्तन का कारण उपस्करों की बारम्बार खराबी का शामिल नहीं किया जाता ।

5.6 चल क्रेन प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1	चल क्रेन (क्षमता 25 टन)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	287.50	575.00
2	चल क्रेन (क्षमता 40 टन)	— तदैव —	460.00	920.00
3	चल क्रेन (क्षमता 45 टन)	— तदैव —	488.75	977.50
4	चल क्रेन (क्षमता 75 टन)	— तदैव —	1,207.50	2,415.00
5.	चल क्रेन (कर्मचारी और सामग्री सहित क्षमता 12 ½ टन)	— तदैव —	546.25	1,092.50

5.7 फोर्क लिफ्ट ट्रक प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	फोर्क लिफ्ट ट्रक 5000 कि०ग्रा. तक और सहित	(क) प्रथम घंटे अथवा उसके भाग के लिए	319.70
		(ख) प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	159.85
2.	10 टन और 12 टन वाले औजल फोर्क लिफ्ट ट्रक	(क) प्रथम घंटे अथवा उसके भाग के लिए	1242.00
		(ख) प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	621.00

5.8 अन्य उपस्कर प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1.	अग्र सिरा लोडर	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	322.00	644.00
2.	पोक्लेन उत्खनक	— तदैव —	615.25	1230.00
3.	बीईएमएल पे लोडर (क्षमता 3 से 3.5 टन)	— तदैव —	920.00	1840.00

खण्ड—6

लाइसेंस (मंडारण) फीस के लिए प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	निम्नलिखित अवधि के लिए दर		निम्नलिखित अवधि के लिए दृष्टात्मक दर
			एक वर्ष अथवा अधिक (रुपए)	एक वर्ष से कम (रुपए)	किसी वर्ष से कम (रुपए)
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
6.1 शोड के लिए लाइसेंस शुल्क					
1.	ट्राजिट शोड	प्रति पंद्रह दिन अथवा उसका भाग प्रति 100 वर्गमीटर	2380 50	2975 60	5951 20
2.	मंडारण शोड भाडागार तथा सामग्री शोड, प्रज्जवलनशील सामग्री शोड आदि के रूप में ठके हुए स्थान और जीसीबी के पीछे भाडागार	-- तदैव --	1587 00	1983 75	3967 50
6.2 खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क					
1.	गोदी क्षेत्र से बाहर अर्थात् सीमाशुल्क बैरियर से बाहर ठेर लगाने का खुला स्थान	प्रति पंद्रह दिन अथवा उसका भाग प्रति 100 वर्गमीटर	138.00	प्रथम पंद्रह दिनों अथवा उसके भाग के लिए 258.75 अगले पंद्रह दिन और आगे के लिए 172 50	345 00
2.	गोदी क्षेत्र के भीतर अर्थात् सीमाशुल्क बैरियर के भीतर ठेर लगाने का खुला स्थान	प्रति पंद्रह दिन अथवा उसका भाग प्रति 100 वर्गमीटर	181 10	प्रथम पंद्रह दिनों अथवा उसके भाग के लिए 345 00 और अगले पंद्रह दिनों और आगे के लिए 232 90 रुपए	465 75

टिप्पणियाँ .

- (1) वेध लाइसेंस के बिना सभी अनधिकृत कब्जे अथवा नवीकरण के लिए विलंब से आवदन देने के लिए दृष्टात्मक दर प्रभावी होगी।
- (2) लाइसेंस फीस लाइसेंस पर दिए गए क्षेत्र पर यथानुसार आधार पर संग्रहित की जाएगी।

6.3 सार्वजनिक घेराबंद भांडागार प्रभार

मद-सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	बोरिया और गार्टे	प्रत्येक 50 कि०ग्रा० अथवा उसके भाग के लिए प्रति दिन	0.60
2.	पेटी और क्रेट	प्रत्येक 50 घन डेसीमीटर अथवा उसके भाग के लिए प्रतिदिन	0.60
3.	पीपा, ड्रम और जार अगर सामग्री द्रव है	प्रत्येक 100 लीटर अथवा उसके भाग के लिए प्रतिदिन	0.60
4.	वाहन और मोटर कार	प्रत्येक प्रतिदिन	51.75
5.	खुली मशीनरी	प्रत्येक 50 कि०ग्रा० अथवा उसके भाग के लिए प्रतिदिन	0.60
6.	संख्यांकित नहीं की गई सामग्री	प्रत्येक 50 कि०ग्रा० अथवा उसके भाग के लिए प्रतिदिन	0.60

- (1) (i) बीपीटी घरे में अपने भांडागारों में सामग्रियां रख सकता है, जिसे समय-समय पर यथा संशोधित सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 57 के अधीन सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा समय-समय पर सार्वजनिक घेराबंद भांडागार के रूप में नियुक्त किया जा सकता है। सामग्री की श्रेणी, जिसे भांडागारों में जमा किया जा सकता है, सीमाशुल्क समाहर्ता और बीपीटी के निर्णयाधीन होगी और उसे विधिवत जनता को अधिसूचित किया जाएगा।
- (ii) सामग्रियों की घेरेबंदी के प्रयोजनार्थ घेराबंद की जान वाली सामग्री की अनुमति देते हुए सीमाशुल्क प्रवेशपत्र अपेक्षित है।
- (iii) बीपीटी अपने विवेक पर भांडागार (रों) में मडारण के लिए सामग्रियों का स्वीकृत अथवा अस्वीकृत कर सकता है।
- (iv) भांडागार में रखी जाने वाली सामग्रियों की मार्गस्थ शेड के दरवाजों तक सुपुर्दगी की जानी चाहिए और किसी सीमाशुल्क अधिकारी के पर्यवेक्षणाधीन आयातक द्वारा भांडागारों तक सामग्रियों की बुलाई के लिए स्वयं अपने श्रमिकों की व्यवस्था करके पत्तन के घेराबंद भांडागारों तक ले जाना जाना चाहिए।
- (v) साधारणतया एक घेरेबंद प्रवेशपत्र द्वारा शामिल पूरी मात्रा के लिए एक प्रवेशपत्र बनाया जाएगा। तथापि, अगर घेराबंदकर्ता मात्रा का उप-विभाजित करना चाहता है और प्रत्येक उप-मद के लिए प्रवेशपत्र की अपेक्षा करता है तो यातायात प्रबंधक का लिखित आवेदन देने पर पृथक प्रवेशपत्र जारी किए जाएंगे।
- (vi) माल घेरेबंदी से बाहर सामग्री के लिए जारी प्रवेशपत्र की प्रस्तुति और सुपुर्दगी के बिना सुपुर्द नहीं किया जाएगा।
- (vii) किसी प्रवेशपत्र का नॉटिस दिए जाने पर उसके द्वारा शामिल सामग्री का सुपुर्दगी या तो दूसरी प्राति जारी करने अथवा गुप्त हुए प्रवेश पत्र का प्रस्तुत किए जाने तक तत्काल रोक दी जाएगी।
- (viii) घेराबंदकर्ता द्वारा निम्नलिखित कार्योंवाधे का अनुपालन किए जाने के बाद प्रवेशपत्र को दूसरी प्राति जारी की जाएगी।

- (क) गुम होने का विज्ञापन दो स्थानीय दैनिक समाचारपत्रों (एक अंग्रेजी और एक तेलुगु) में, दिया जाना चाहिए।
- (ख) घेराबंदकर्ता द्वारा मूल प्रवेशपत्र की प्रस्तुति के कारण हुई सभी क्षति के लिए वीपीटी को क्षतिपूर्ति करते हुए निर्धारित प्रपत्र में एक बंधपत्र अथवा करार निष्पादित किया जाना चाहिए और ऐसे बंधपत्र के अधीन दायित्वों के विधिवत कार्यनिष्पादन के लिए उनके द्वारा पत्तन की संतुष्टि तक पर्याप्त जमानतदार दिया जाना चाहिए।
- (ग) प्रवेशपत्र की दूसरी प्रति जारी करने के संबंध में वीपीटी द्वारा व्यय की गई सभी लागतों, प्रमारों और खर्च का भुगतान घेराबंदकर्ता द्वारा किया जाना चाहिए।

उस अंतिम तारीख, जिस दिन गुम होने का विज्ञापन दिया गया था, से सात स्पष्ट दिन बीत जाने के बाद प्रवेशपत्र की दूसरी प्रति जारी की जाएगी।

- (2) घेराबंद में रखे जाने के लिए अभिप्रेत सामग्रियों के मामले में, पत्तन के मार्गस्थ शेड से सामग्रियों की सुपुर्दगी साप्ताहिक दिनों को 6 बजे सायं के बाद नहीं की जाएगी, जब तक, पत्तन के यातायात प्रबंधक द्वारा विशेष रूप से आदेश नहीं दिया जाए।
- (3) (क) कार्यदिवसों की कार्यघंटों के बाद तथा रविवार और पत्तन के अवकाश के दिनों को घेराबंद भांडागारों में सामग्री का प्रवेश अथवा उसकी सुपुर्दगी/सामान्यतः घेराबंद भांडागार रविवार और पत्तन के अवकाश दिनों को छोड़कर 12.00 बजे से 1.00 बजे दोपहर तक एक घंटे के मोजनावकाश के साथ 8.00 बजे प्रातः से 5.00 बजे सायं तक खुला रहता है। तथापि, अगर घेराबंदकर्ता को सामान्य कार्यघंटों और रविवार तथा अवकाश के दिनों के बाद प्रवेश अथवा सुपुर्दगी की अपेक्षा हो तो वीपीटी अथवा उसका द्वारा प्राधिकृत किसी प्राधिकारी को लिखित आवेदन करना चाहिए, जो आवेदन के अनुपालन की व्यवस्था करेगा बशर्ते कि —
 - (i) मार्गस्थ स्थान से कार्गो को हटाने की अनुमति सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा दी जाती है अथवा घेराबंदी से बाहर सुपुर्द किसी पोत पर नौभरण के लिए है, जिसने रात्रि और अवकाश के दिनों, रविवार तथा अवकाश के दिनों के कार्य के लिए आवेदन किया है।
 - (ii) संबंधित घेराबंदकर्ता का सीमाशुल्क विभाग से कार्यदिवसों का 3 बजे अपराह्न तक और रविवार तथा अवकाश के दिनों के मामले में पिछले कार्यदिवस को आवश्यक अनुमति प्राप्त करनी चाहिए।
- (ख) घेराबंद भांडागारों में सामग्रियों का प्रवेश तथा साथ ही एस भांडागारों में नौभरण के लिए सुपुर्दगी भी सीमाशुल्क के पर्यवेक्षणाधीन किया जाना चाहिए, जिसकी व्यवस्था मुख्य निरीक्षक, निवारक सेवा के साथ घेराबंदकर्ता द्वारा की जानी चाहिए।

खण्ड-7

पत्तन रेलवे यातायात पर प्रभार

7.1 साइडिंग प्रभार :

मद सं०	विवरण	यूनिट	साइडिंग प्रभार सहित कर्षण प्रभार दर (रुपए)	
			लौह अयस्क	कार्गो शेष
1.	चार पहिए वाला वाहन	प्रति वैगन	344.35	360.00
2.	आठ पहिए वाला (50एमटी से कम) वाहन	प्रति वैगन	688.70	720.00
3.	आठ पहिए वाला (50 एमटी से अधिक) वाहन	प्रति वैगन	860.85	900.00
4.	सी.आर.टी. किस्म वाहन	प्रति वैगन	430.40	450.00

7.2 मुक्त टर्मिनल प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	
			लौह अयस्क	कार्गो शेष
1.	चार पहिए वाला वाहन	प्रति वैगन	224.80	235.00
2.	आठ पहिए वाला (50एमटी से कम) वाहन	प्रति वैगन	449.60	470.00
3.	आठ पहिए वाला (50 एमटी से अधिक) वाहन बोआवाई किस्म का	प्रति वैगन	564.35	580.00
4.	बॉय किस्म वाहन	प्रति वैगन	669.60	700.00
5.	सी.आर.टी. किस्म	प्रति वैगन	277.40	290.00

टिप्पणी

पत्तन तक और से बुक की गई सामान्यता संबंधित रेलवे द्वारा प्रकाशित दरा पर प्रभारित होता है । इस सेवा के पत्तन के हिस्से के लिए विशेष पत्तन टर्मिनल प्रभार रेलवे रसीद में प्रदर्शित रेल प्रभार में शामिल होता है ।

7.3 अन्य रेलवे प्रभार

मद सं०	विवरण	कोड सं०	इकाई	दर (रुपए)	अभ्युक्ति
1	पुनः शटिंग प्रभार	0941	प्रति टन	8.05	वैगन की वहन क्षमता पर
2.	अधिक बड़े आकार के परेषण के प्रहस्तन के लिए	0931	प्रति वैगन	514.05	
3	पत्तन के रेलवे यार्ड में रखे निजी स्वामित्व वाले वैगन	0958	प्रति दिन अथवा उसका भाग प्रति एक्सल	14.95	
4	वजन करने का प्रभार	0951	प्रति 4 पहिए वाला वैगन	151.80	
		0952	प्रति 8 पहिए वाला वैगन	295.66	

7.4 डब्ल्यूडीएस लोको का किराया प्रभार

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1	डब्ल्यूडीएस लोको 1380 अ०श० को किराए पर लेने के लिए	प्रति घंटा	2,656 50
2	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति दिन 1 पाली का	21,206 00
3	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति दिन 2 पाली का	39,857 85
4	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति दिन 3 पाली का	58,560 30
5	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति महीना 1 पाली का	4,25,291 85
6	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति महीना 2 पाली का	7,97,043 15
7	डब्ल्यूडीएस लाका 1380 अ०श० का किराए पर लेने के लिए	प्रति महीना 3 पाली का	11,71,363 55

टिप्पणी .

- (1) किसी अन्य किस्म का वगन, जिसका प्रयोग रेलवे द्वारा किया जाएगा, उसकी वहन क्षमता पर निर्भर करत हुए उसी प्रकार प्रभारित किया जाएगा ।
- (2) पत्तन तक और वहां से रेल द्वारा बुक की गई सामग्रियां सम्बंधित रेलवे द्वारा प्रकाशित दरा पर प्रभारित हागो । इस सेवा के पत्तन के हिस्से के लिए पत्तन का टर्मिनल प्रभार रेलवे रसीद में दर्शाए रेल प्रभारों में शामिल है ।

खण्ड-8

अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

8.1 पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार :

मद सं०	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	तट पर पोत को स्वच्छ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	न्यूनतम 18.205 डॉलर प्रभार के अधीन 3.241	532.00 रुपए के न्यूनतम प्रभार के अधीन 106.40
2.	घाट की दीवार, जेट्टी और बंधघाट में नौका द्वारा पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	20.912 डॉलर के न्यूनतम प्रभार के अधीन 4 182	686.50 रुपए के न्यूनतम प्रभार के अधीन 137.30
3.	मछलीमार पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर अथवा उसका भाग	12.86 डॉलर न्यूनतम प्रभार के अधीन 2.480	422.20 रुपए न्यूनतम प्रभार के अधीन 81.40

टिप्पणी :

- (1) मांगे और पोत द्वारा नहीं लिए गए जल पर जलापूर्ति के लिए निर्धारित प्रभारों के 50 प्रतिशत के समतुल्य सेवा प्रभार लगाया जाएगा, बशर्त कि नहीं ली गई मात्रा पोत द्वारा मांगी गई मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक हो । बंधघाट पर स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों में जल नौका और होज पाइपों की सेवा शामिल होगी ।
- (2) पत्तन लगरगाह को स्वच्छ जल की आपूर्ति करेगा, जहां व्यापार के लिए अभिगम्यता नहीं है अर्थात् ओएसटीटी, एलपीजी, एनओएम और एफबी तथा अन्य बंधघाट ।

8.2 फायर प्लोट प्रभार :

मद सं०	कोड सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	न्यूनतम प्रभार (रुपए)
1	0691	बचाव और अन्य प्रयोजनों के लिए	प्रति घंटा	893 56	2,080 70
2	0692	बचाव और अन्य प्रयोजना के लिए	प्रति दिन	8,321.85	—
3.	0693	एवजी कार्य के लिए	प्रति घंटा	347 05	1,387 00
4.	0694	एवजी कार्य के लिए	प्रति दिन	4,161.30	—

8.3 जीप फायर इजन प्रभार :

मद सं०	कोड सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1	0695	जीप फायर इजन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	208 25

टिप्पणी

घाटा और बंधघाट पर खंड जहाजा में आगशमन कार्य के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।

8.4 ट्रेलर पम्प :

मद सं०	कोड सं०	विवरण	इकाई	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपए)
1.	0069	ट्रेलर पम्प	प्रति दिन	257 00

8.5 शुष्क गोदी में खड़ा करने के प्रभार :**8.5.1 विशाखापट्टनम भीतरी बंदरगाह :**

मद सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	अभ्युक्ति
1.	शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए	प्रति दिन	27,009 25	पहले दिन
2.	— तदैव —	— तदैव —	22,022 95	दूसरे दिन से 14 दिन को शामिल करत हुए
3	— तदैव —	— तदैव —	33,034 45	पंद्रहवें दिन से और उसके बाद

टिप्पणिया :

- (1) उपरोक्त प्रभारों में पोत निर्माणी और पंपिंग प्रभार शामिल हैं, परंतु स्वच्छ जल, क्रेन विद्युत प्रकाश व्यवस्था और अन्य सुविधाओं की आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं हैं ।
- (2) समय को उस क्षण से माना जाता है, जब पोत का कोई भाग प्रवेश द्वार लाइन से गुजरता है, जब उस क्षण में प्रवेश करत समय पूरा पोत प्रवेश द्वार लाइन से निकल जाता है अथवा डेक को छाड़ देता है ।
- (3) दिन का अर्थ 24 घंटे की अवधि अथवा टिप्पणी 2 में नियत समय से पारंकलित उसका भाग है ।
- (4) वीपीटी अपने विवेक पर एक ही समय एक से अधिक पोत के लिए शुष्क गोदी के प्रयोग की अनुमति दे सकता है । ऐसे अवसरों पर किसी पोत, जिसने अन्य पोत अथवा पोतों से जल्दी अपनी मरम्मत पूरी कर ले हा और परवर्ती मरम्मत पूरा नहीं होने के कारण, का गोदी प्रभार उस दिन जब उस पोत पर कार्य पूरा हो जाता है, को सम्मपित्तक लगाया जाएगा । किसी विशेष पोत का कार्य पूरा होने और सभी पोतों का अंतिम रूप से गोदी से हटान के बीच का समय "अकार्य दिवस" माना जाएगा ।
- (5) जब गोदी का प्रयोग साथ-साथ निजी पार्टियाँ अथवा सरकार के अन्य विभाग अथवा पत्तन के दो अथवा अधिक क्राफ्टों द्वारा किया जाता है तो समानुपातिक रूप से कुल प्रभार प्रभारित किया जा सकता है, जिसके समानुपात का निर्णय प्रत्येक पोत के लिए निर्धारित प्रभारों का आधे से अनधिक सीमा के अधीन कब्जा किए हुए फर्शी क्षत्रफल के आधार पर वीपीटी द्वारा किया जाएगा । प्रभारों के विभाजन में वीपीटी का निर्णय अंतिम होगा ।

8.5.2 विशाखापट्टनम मछलीमार बंदरगाह :**8.5.3.1 वंत्रचालित मछलीमार नौका/पोत के अंदर आने और बाहर जाने का प्रभार :**

मद सं०	टनमार	दर (रुपए)
(i)	वंत्रीकृत मछलीमार नौका के लिए	4000 रुपए (दोनों प्रयासनों के लिए)
(ii)	निम्न तक टन मार वाले पोतों के लिए	
	15 टन तक	न्यूनतम 4200 रुपए के अधीन 280 रुपए प्रति टन
	15 से अधिक 25 टन तक	पहले 15 टन के लिए 4200 रुपए और उसके बाद 280 रुपए प्रति टन
	25 टन से अधिक 50 टन तक	पहले 25 टन के लिए 7000 रुपए और उसके बाद 180 रुपए प्रति टन
	50 टन से अधिक 80 टन तक	पहले 50 टन के लिए 12000 रुपए और उसके बाद 140 रुपए प्रति टन
	80 टन से अधिक 125 टन तक	पहले 80 टन के लिए 16500 रुपए और उसके बाद 100 रुपए प्रति टन
	125 टन से अधिक	पहले 125 टन के लिए 20000 रुपए और उसके बाद 80 रुपए प्रति टन

8.5.2.2 जलावतरण कम्प्लेक्स और मछलीमार बंदरगाह शुष्क गोदी तक पहुंच जेट्टी सहित जलावतरण कम्प्लेक्स के लिए जलावतरण मंच का मरम्मत घाट किराया प्रभार

मद सं०	टनमार	इकाई	रुपए में दर (प्रतिदिन)
(i)	4 टन तक	पहला दिन दूसरे दिन से दसवां दिन ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन सोलहवें दिन से आगे	220/-रुपए 110/-रुपए 220/-रुपए 350/-रुपए
(ii)	5 टन से 10 टन तक	पहला दिन दूसरे दिन से दसवां दिन ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन सोलहवें दिन से आगे	450/-रुपए 230/-रुपए 450/-रुपए 700/-रुपए
(iii)	11 टन से 20 टन तक	पहला दिन दूसरे दिन से दसवां दिन ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन सोलहवें दिन से आगे	1100/-रुपए 450/-रुपए 1100/-रुपए 1400/-रुपए
(iv)	21 टन से 50 टन तक	पहला दिन दूसरे दिन से दसवां दिन ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन सोलहवें दिन से आगे	2200/-रुपए 1100/-रुपए 2200/-रुपए 2800/-रुपए
(v)	51 टन से 80 टन तक	पहला दिन दूसरे दिन से दसवां दिन ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन सोलहवें दिन से आगे	2400/-रुपए 1200/-रुपए 2400/-रुपए 3200/-रुपए

(vi)	81 टन से 125 टन तक	पहला दिन	2800 /—रुपए
		दूसरे दिन से दसवां दिन	1300 /—रुपए
		ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन	2600 /—रुपए
		सोलहवें दिन से आगे	3800 /—रुपए
(vii)	125 टन और अधिक	पहला दिन	2800 /—रुपए
		दूसरे दिन से दसवां दिन	1400 /—रुपए
		ग्यारहवें दिन से पंद्रहवां दिन	2800 /—रुपए
		सोलहवें दिन से आगे	4000 /—रुपए

8.5.2.3 मछलीमार बंदरगाह में शुष्क गोदी के लिए गोदी में खड़ा करने और गोदी से हटाने का प्रभार

दानो प्रचालनो के लिए गोदी में खड़ा करने 44,000 /— रुपए प्रति दिन होगा
और गोदी से हटाने का प्रभार

8.5.2.4 मछलीमार बंदरगाह में शुष्क गोदी के लिए शुष्क गोदी में खड़ा करने का प्रभार

(i)	पहले दिन के लिए	—	16,000 /—रुपए प्रति दिन
(ii)	दूसरे दिन से दसवें दिन तक	—	13,000 /—रुपए प्रति दिन
(iii)	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन तक	—	16,000 /—रुपए प्रति दिन
(iv)	इक्कीसवें दिन से तीसवें दिन तक	—	26,000 /—रुपए प्रति दिन
(v)	इक्तीसवें दिन से सैंतीसवें दिन तक	—	46,000 /—रुपए प्रति दिन
(vi)	अड़तीसवें दिन से चालीसवें दिन तक	—	56,000 /—रुपए प्रति दिन
(vii)	पैंतालीसवें दिन से इक्कावनवें दिन तक	—	66,000 /—रुपए प्रति दिन
(viii)	बावनवें दिन से अट्ठावनवें दिन तक	—	76,000 /—रुपए प्रति दिन
(ix)	उन्नसठवें दिन से आगे	—	86,000 /—रुपए प्रति दिन

टिप्पणियाँ

- (1) 8.5.2.3 और 8.5.2.4 पर उपराक्त दरें 125 टन और अधिक क्षमता वाले ट्रॉलरों के लिए लागू हैं ।
- (2) 125 टन से कम क्षमता के ट्रॉलरों के लिए मद सं 8.5.2.1 और 8.5.2.2 में दिए गए जलावतरण मच के वास्तविक प्रभारों के साथ 50,000 /—रुपए की समेकित राशि प्रभाय होगी ।
- (3) शुष्क गोदी में ट्रॉलरों की संख्या पर ध्यान दिए बिना दरें प्रत्येक ट्रॉलरों पर लागू हैं ।

8.6 तेल रखने वाले पोत के पेंदे (बिल्टज) को खाली करने का प्रभार .

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1	जहाजों से तेल रखने वाले पेंदे (बिल्टज) के अपशिष्ट का हटाना		
	(क) बिन्दशगामों के लिए	प्रति जहाज 8 घट की प्रति पाली अथवा उसका भाग	10,357.65
	(ख) राटाय के लिए	प्रति जहाज 8 घट की प्रति पाला अथवा उसका भाग	7,250.35

2.	तेल दंड के साथ तेल प्रदूषण क्राफ्ट सूची	8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसका भाग	7,187.50
3.	किसी नियत अथवा फ्लोटिंग तेल दंड रहित तेल प्राप्ति क्राफ्ट 'एम.एल. मिशा'	8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसका भाग	23,287.50
(i)	नियत तेल दंड के लिए किराया प्रभार	— तदैव —	2,944.00
(ii)	फ्लोटिंग तेल दंड के लिए किराया प्रभार	— तदैव —	7,590.00

(इस प्रभार में प्रयुक्त किसी रसायन आदि का प्रभार शामिल नहीं है।)

टिप्पणी : दिन का अर्थ जहाज में तेल के पेदे (बिल्ट) के निपटान के लिए क्राफ्ट को रखे जाने के समय से किनारे पर सीमेंट की टंकियाँ तक पूरी तरह निपटान किए जाने तक परिकल्पित 24 घंटे की अवधि अथवा उसका भाग है।

8.7 वजन करने का प्रमाणपत्र :

क्र.स	विवरण	इकाई	दर(रुपए)
(i)	मूल	प्रत्येक	20.00
(ii)	अतिरिक्त प्रति	प्रत्येक	10.00

8.8 घाट पर लगाने के कार्यक्रम की आपूर्ति :

क्र.स.	विवरण	इकाई	दर(रुपए)
(i)	डाक खर्च के बिना	वर्ष	250.00
(ii)	डाक खर्च सहित	वर्ष	850.00
(iii)	अतिरिक्त प्रति	वर्ष	100.00 (डाक खर्च के बिना) 150.00 (डाक खर्च सहित)

8.9	दिए गए बिल्ट को दूसरी प्रति	प्रत्येक प्रति	20.00
8.10	भुगतान का प्रमाणपत्र	प्रत्येक प्रमाणपत्र	20.00
8.11	संशोधन प्रति	प्रत्येक संशोधन	20.00
8.12	को-ऑपरेटिंग लाइसेंस	प्रति वर्ष	50.00

टिप्पणी : अगर नवोदय के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति के एक माह पूर्व प्राप्त नहीं किया जाता तो 50.00 रुपए का विलंब शुल्क लगाया जाएगा।

8.13 पत्तनगियर के प्रयोग के लिए प्रभार :

क्र.स.	विवरण	इकाई	दर(रुपए)
1.	बी.जी. सामग्री ट्रॉली	खेप	13.80
2.	(i) 2 टन ढलवां लोहा हैंड रोलर	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	9.20
3.	(ii) 2 टन ढलवां लोहा हैंड रोलर	मासिक किराए पर प्रतिमाह	184.00
4.	9 अ.श. इंजन सहित कंक्रीट मिश्रण रेन्सम रेलियर 2 घन गज (श्रमिक और सामग्री छोड़कर)	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	23.00
5.	साल स्लीपर (बीजी)	स्लीपर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	2.00
6.	साल स्लीपर (बीजी)	स्लीपर प्रति माह	23.00
7.	किसी भी आकार की ड्राईंग का अमोनिया प्रिंट	प्रति	18.40
8.	(i) मोटर स्लिंग (बड़ा अथवा छोटा)	प्रति दिन अथवा उसका भाग	9.20
	(ii) मोटर स्लिंग (विदेशगामी पोत के लिए)	- तदैव -	14.95
9.	(i) तार स्लिंग (बड़ा अथवा छोटा)	- तदैव -	69.60
	(ii) तार स्लिंग (बड़ा अथवा छोटा) (विदेशगामी पोत के लिए)	- तदैव -	109.26
10.	(i) रस्सी स्लिंग - छोटा	दिन	23.00
	(ii) रस्सी स्लिंग - छोटा (विदेशगामी पोत के लिए)	दिन	36.80
11.	(i) रस्सी स्लिंग - बड़ा	दिन	46.00
	(ii) रस्सी स्लिंग - बड़ा (विदेशगामी पोत के लिए)	दिन	72.45
12.	चेन स्लिंग - 4 पाएदार	स्लिंग प्रति दिन	69.00
13.	4 पाएदार चिपटा ट्रे अथवा इस्पात की ट्रे	सट प्रति दिन	4.60
14.	कागों चिपटा ट्रे अथवा इस्पात की ट्रे	ट्रे प्रति दिन	9.20
15.	लाइफबोट	प्रतिदिन	92.00
16.	लाइफ बल्ट	प्रतिदिन	23.00
17.	लाइफ राफ्ट	प्रतिदिन	23.00
18.	तेल के खाली पीप	प्रतिदिन	2.30
19.	जैक हैमर	प्रतिदिन	20.70
20.	ड्रिल छड	प्रत्येक प्रतिमाह	4.60
21.	(i) ड्रिल बिट्स 1600 X 33 मिमी	प्रतिदिन	2.00
	(ii) ड्रिल बिट्स 800 X 34 मिमी	प्रतिदिन	2.00
22.	(i) 10 टन जैक रिवार्सएबल	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	9.20
	(ii) 10 टन जैक रिवार्सएबल	प्रतिमाह	92.00
23.	पुला सिगल स्लाय 12" व्यास	प्रति माह अथवा उसका भाग	46.00
24.	पुला सिगल स्लाय 6" व्यास	प्रतिमाह अथवा उसका भाग	23.00
25.	शैकल	बड़ा शैकल प्रति 12 घंटा अथवा उसका भाग	46.00
26.	सेव-ऑन नेट	नेट प्रति 12 घंटा अथवा उसका भाग (मद के अनुसार)	9.20
27.	(i) स्लिंग कन हुक	स्लिंग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	9.20
	(ii) स्लिंग कन हुक	24 घंटा के प्रतिदिन	73.60
28.	घन स्लिंग सिगल हुक	स्लिंग प्रतिदिन	23.00

29.	चैन स्लिंग उबल हुक	स्लिंग प्रतिदिन	46 00
30.	चार हुक सहित तार स्लिंग	स्लिंग प्रतिदिन	69.00
31.	जोड़ने वाल शैकल चैन और बाया सहित 3 टन डम्प क्लैम्प लंगर	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	69 00
32.	बीटर्स इस्पात	प्रत्येक प्रतिमाह	4.60
33.	पत्तन क्षेत्र में बाहरी लोगो के क्रेन के प्रयोग हेतु किराया प्रभार	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	9 20
34.	हैंड फोर्ज	24 घंटे का दिन अथवा उसका भाग	9 20
35.	(i) टिप वैगन (ट्राम लाइन)	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	4 60
	(ii) टिप वैगन (ट्राम लाइन)	वैगन प्रतिमाह	69 00
36.	(i) ट्रिप ट्रैक	प्रतिमाह	62 10
	(ii) ट्रिप ट्रैक	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	2.30
37.	1 टन (लगभग) उठाने की क्षमता वाली लकड़ी की पट्टिका	पट्टिका प्रतिदिन अथवा उसका भाग	31 95
38.	(i) पकड़ प्लेट सेट	प्रतिदिन	184.00
	(ii) पकड़ प्लेट सेट (विदेशगामी पोत के लिए)	प्रतिदिन	289.00
39.	(i) 1000 वाट के बल्ब के साथ क्लस्टर लाइट	12 घंटे का दिन	341 55
	(ii) 1000 वाट के बल्ब के साथ क्लस्टर लाइट	प्रतिमाह	8899 85
40.	(iii) 500 वाट के बल्ब के साथ क्लस्टर लाइट	12 घंटे का दिन	116.15
	(iv) 500 वाट के बल्ब के साथ क्लस्टर लाइट	माह	8562.90
41.	इलेक्ट्रिशियन का प्रभार	प्रति पाती	116.15
42.	योकोहामा फेल्डस	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	1064.00

टिप्पणी :

- ईंधन की खपत के लिए प्रभार भंडारण प्रभार के 10 प्रतिशत के साथ किराया अवधि के दौरान विद्यमान दरों की वास्तविक राशि के अनुसार अलग से प्रभार्य होंगे ।

खण्ड-9

लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	(प्रति लाइसेंस)	
		नया	नवीकरण
(i)	जहाज कुली लाइसेंस	3 लाख रुपए	2 लाख रुपए
(ii)	जहाज मरम्मत लाइसेंस	1 लाख रुपए	75,000/-रुपए
(iii)	पात पर प्रकाश व्यवस्था	50,000/-रुपए	25,000/-रुपए
(iv)	अन्य विविध व्यापारी लाइसेंस	5,000/-रुपए	3,500/-रुपए

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 4th June, 2001

No. TAMP/103/1999-VPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Visakhapatnam Port Trust for a general revision of its Scale of Rates (excluding Estate charges), as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No.TAMP/103/1999-VPT

Visakhapatnam Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 16th day of May 2001)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) regarding general revision of its Scale of Rates in respect of cargo, vessel and railway related charges.

2.1. The last general revision of the VPT Scale of Rates was made in the year 1995. The VPT has stated that the operating cost since 1995 has increased to the extent of Rs.42 crores on account of increase in D.A. points apart from increases in power tariff, water charges, POL rates, and other establishment expenses; and, these increases in expenditure have necessitated a revision of the rates and charges.

2.2. The VPT has stated that the proposed hike was discussed with the Trade; and, the Trade has also agreed with the proposed increase. The increases in tariffs (originally) proposed by the VPT are as given below:

(i).	Port Dues, Berth hire and Pilotage fees	10%
(ii).	(a). Wharfage and overside charges	15%
	(b). Wharfage on iron ore / CLO/Pellets etc., at Inner harbour for cargo loaded manually	50%
	(c). Charges for use of transit space	15%
	(d). Labour charges for handling cargo	15%
(iii).	Shifting charges	12%
(iv).	Hire charges for crafts / equipment	15%
(v).	Charges for licence (storage) fees	15%
(vi).	Consolidated charges for transshipment operations at outer harbour	Nil
(vii).	Port Railway charges	15%

3.1. The proposal of the VPT was circulated among various port users/representative bodies of port users. The comments received from them are summarised below:

The National Aluminium Company Limited (NALCO)

Exports are our national policy. The proposed increase in wharfage for Aluminium and Alumina appears to be abnormal and against the spirit of our national policy.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

We have to face double end tariff hikes one by the VPT and the other by discharge ports which will have very serious financial impact. Therefore, the TNEB may be given a special status and exempted from this increase in tariffs.

Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). The wharfage charges paid by the Visakhapatnam Refinery to the VPT are the highest on crude oil / bulk petroleum products when compared with other major bulk products / cargoes like Potassium, Aluminium, Cement, Coal, Iron Ore, etc.
- (ii). With the deregulation of the Oil Industry, Refineries have been taken out of the Administered Pricing Mechanism. Refineries now operate in a competitive market; and, competition has further increased with the entry of Private Sector into oil refining.
- (iii). Since we have been the single largest contributor to the revenue of the Port Trust, the VPT should now reciprocate positively to our earnest request to reconsider the wharfage charges and scale down the rates. Consequent to commissioning of the increased refining capacity and additional facilities, revenue to the Port will definitely increase even if the wharfage charges are revised downwards.
- (iv). TAMP may consider to allow a 50% discount in lease rentals for way leave cases for underground cross-country pipelines.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). There is no mention of any efforts on the part of the port to find productivity savings or initiatives to reduce the operating costs.
- (ii). The increases in operating costs cited by the Port will only represent a very small percentage of its overall costs.
- (iii). There have been no major events, or commencement of large projects to justify an increase.
- (iv). There has been no consultation with local agents.
- (v). Ports must demonstrate that they are attempting to reduce their costs themselves rather than simply passing them on to the customer.

3.2. The Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI), the Visakhapatnam Port Users Association (VPUA), the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) and the INSA have submitted a joint memorandum, the salient points of which are summarised below:

- (i). When a vessel after completion of unloading loads at the same berth or shifts to another berth / jetty or shifts to moorings / anchorage and comes back to a berth / jetty / moorings for loading the same should not be treated as a fresh entry and port dues should not be collected if the vessel re-berths within six days.
- (ii). Change of steamer agents has no bearing on collection of port dues. Hence, collection of port dues shall always be based on vessel's call only and change of agent at any stage shall not warrant collection of port dues once again.
- (iii). When a vessel shifts to outer harbour after having paid the port dues at the inner harbour, the differential port dues and pilotage between outer and inner harbour shall not be levied when such shifting takes place for port convenience or other wise. This, however, may not be applicable when the vessel is shifted due to restriction on account of permissible draft, LOA and beam at the inner harbour.
- (iv). Vessels coming to anchorage within port limits other than for loading or unloading of cargo shall be charged only 25% of the port dues. However, Port Dues shall not be collected on vessel, which arrives at the anchorage and sails without any service.
- (v). When a vessel, after completion of unloading, loads at the same berth or shifts to another berth / jetty or shifts to moorings / anchorage and comes back to a berth / jetty / moorings for loading, only shifting charges shall be collected whenever applicable and pilotage shall not be levied by treating this as a fresh entry.
- (vi). The steep increase of 50% proposed for loading iron ore / CLO / Pellets in the inner harbour by manual loading is unjustified since the process of loading this cargo is similar to other bulk cargo loading.
- (vii). Transit Dues shall be calculated on vessel basis and not berth-wise. Hence free time of 48 hours from the day following the date of completion of discharge of the vessel shall be taken into consideration for calculation of transit dues irrespective of the fact that the vessel had been shifted on the request of the agent or for ports convenience or otherwise.
- (viii). Handling charges on Manganese ore and other ores may be deleted as port is not involved in its handling operations. Handling charges on bulk fertilizers / food grains may be deleted as there is no involvement of port labour for handling this cargo.

- (ix). In case a vessel is shifted to anchorage for back loading, it shall not be treated as fresh entry, and port dues and pilotage shall not be collected instead roadstead charges may be collected.
- (x). Pilotage charge shall incorporate charges for shifting of vessels within Outer Harbour and Outer Harbour to Roads or vice versa and mooring / un-mooring operations with the use of required number of tugs.
- (xi). Any increase in hire charges of craft / equipment is not warranted as most of these equipments are very old and performing with low efficiency levels.

4. Subsequently, the VPT furnished further details on traffic projections and financial statements.

5.1. A joint hearing in this case was held on 3 April 2000 at the VPT. At the joint hearing following submissions were made:

Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA)

- (i). The VPT has had the benefit of exchange rate fluctuations. This built in cushion shall be reckoned with. There is no justification for increase; and, if at all, the increase should be minimum.
- (ii). It is very difficult to implement a retrospective revision.

The Shipping Corporation of India (SCI) / Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). Cost increase has of course been there. But, there has also been a good increase in the Port revenues.
- (ii). The year 1998-99 was very bad for shipping. We incur our expenditure also in dollars. So, we have no cushion available at all. If we are asked to pay more, we will have to pass it on to the trade.
- (iii). Cost reduction is need of the hour. Many assets have been amortised. Why not take that into account and reduce cost?
- (iv). We must start analysing 'per tonne' cost. Manning scales have to be rationalised which is one way of reducing labour cost.
- (v). We are glad that the VPT is keen to introduce volume discounts.

The Container Shipping Lines Association of India (CSLA)

- (i). Please do not just compare the tariff with other major ports in India. Compare the tariff with the adjacent 'hubs' in the Indian Ocean rim.
- (ii). If ports do not recognise the problems of shipping, the ships may be forced to go elsewhere.

Visakhapatnam Port Users Association

- (i). Modernisation is unavoidable. Do not let that increase the tariff. Instead increase in traffic shall take care of the modernisation cost.
- (ii). Look at the overall cost to the port user. Do not load every thing on to the port user.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). We handle 4 MT of thermal coal. The VPT is costlier than the Tuticorin Port, the Chennai Port and the Haldia Dock Complex. Only the Paradip Port is costlier than the VPT.
- (ii). The proposed increases in vessel-related charges are high. We are grateful for exempting thermal coal from the proposed increase in cargo handling charges.

Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). No new investments have been made by the VPT since 1960 except in the dedicated jetties.
- (ii). The Administered Pricing Mechanism is being progressively dismantled. Thereby, scope for cross-subsidisation is limited. Refineries cannot bear cross-subsidisation any more and will perish.
- (iii). Refinery capacity has gone up by twelve times and the VPT has benefited a lot by that. They shall, therefore, reduce the wharfage or at least freeze it. The VPT must also give volume discounts.

- (iv). With regard to oil facilities, economics between west cost (nearer to middle east) and east cost shall be recognised.

MMTC Limited

- (i). Please take into account the CHPT rates as their rates are more reasonable.
- (ii). Pattern of increase at the VPT itself over a period of time may be kept in view.
- (iii). The VPT itself has been claiming the IOHP to be a 'surplus' activity year after year.

M/s. ISPAT Industries Ltd.

- (i). Distinction between inner harbour / outer harbour is acceptable. But, distinction with respect to DWT does not seem correct. Its better to have one rate for all the vessels.
- (ii). Inner harbour rates are high. Labour handling charge of Rs.30/- PMT just for slinging is high. However, this need not be linked to the case in the High Court.

Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

- (i). We reiterate the points given in the Joint Memorandum in this regard.
- (ii). There are anomalies in the tariffs relating to coastal traffic and we will give a specific application.

5.2. Apart from the above arguments, the concerned users associations reiterated their views expressed in the joint memorandum.

5.3. In response, the VPT has made the following comments:

- (i). Last revision was in 1995. Since then power cost has gone up by 45%, cost of spares has gone up by 35%. Trade feels, increase in traffic will compensate for this. But, the increase in traffic has only given a cushion of 10% to 12%.
- (ii). We have invested heavily to the extent of Rs.200 crores in modernisation. How to recover this cost? Further, state-of-the-art facilities are being introduced by the VPT.
- (iii). Ability to stand up to competition from other ports mainly Gangavaram and Dhamra has to be recognised as an urgent need.
- (iv). In the last two years, there has been a steep decline in running expenditure. It is not as though we are not cost conscious.
- (v). Principle of 'what trade can bear' has to be continued. Cross-subsidisation by POL is an international practice and cannot be done away with suddenly.
- (vi). We are ready to simplify if trade brings in some specific proposals. Simplification by way of merger of several items especially warehousing facilities has caused reduction in tariffs.
- (vii). Productivity in handling iron ore has increased by 60% and productivity of tipping has also gone up by 60%. Average pre-berth detention has reduced by 18% and average turn around time has reduced by 18% to 20%.
- (viii). Cost of labour is increasing and another 30% increase is expected to come due to wage revision. A more attractive VRS is being introduced.
- (ix). We have no financial support and have to pay for all developments from internal resources available. Therefore, we have to increase tariffs.
- (x). The HPCL says that the VPT has incurred no expenditure for outer oil terminal. For better tranquility we have spent Rs.8 crores on break water repairs.
- (xi). Pilotage will continue to be levied with reference to GRT. There will be no slabs. Only the rate is being slightly increased and there will be no separate charge for tugs.
- (xii). Iron ore handling cost is very high but the revenue realisation is very low. There are heavy losses as the trend indicates; therefore, the representation in this regard is not correct.
- (xiii). The CHPT is not comparable as we have a dedicated system of 18 Kms. of conveyor belt. Also the railway network is totally incomparable.
- (xiv). Cargo planned by MMTC was 8 MT, but the best achieved is only 3.5 MT. That is why their cost per tonne is high.
- (xv). Oil berth in outer harbour is designed for larger vessels, we want to discourage smaller vessels in outer harbour.
- (xvi). If TNEB can give assurance of traffic, labour charges can be reduced.

5.4. During the joint hearing, the Visakhapatnam Port Users Association and the INSA agreed to consult all concerned and give specific proposals relating to (i) simplification of Scale of Rates; (ii) efficiency improvement / productivity increase; and, (iii) introduction of volume discounts.

5.5. The MMTC Limited gave a written submission during the joint hearing as summarised below:

- (i). Vessels of 1.40 lakh DWT are handled even at Chennai at much lower charges as compared to the VPT.
- (ii). Incidence of demurrage is passed on to NMDC, but it forms part of the cost component.
- (iii). Railways have increased the freight only by 4% and 1.26% for the year 1998-99 and 1999-2000.
- (iv). The System designed for loading iron ore at outer harbour is also used for transshipment of oil tankers generating considerable revenue for the Port.

6.1. On the basis of the discussion held in the joint hearing, the VPT has revised its proposal and proposed in August 2000 a revised Scale of Rates. The VPT has also furnished information/clarification sought by us on the earlier proposal. The Port has also pointed out that Manganese Ore wharfage rates and labour charges shall not be altered, as the matter is subjudice.

6.2. The VPT has argued the following points in favour of its revised proposal:

- (i). The compelling factor for revision is not only to earn a reasonable return on investment but the imminent need to upgrade and modernise its infrastructure to improve its service and quality. The other objectives for revision are to raise the productivity level by inducting sophisticated equipment, to meet the periodic increase in the operating cost, to generate adequate surplus for creation of modern infrastructure, to remain globally competitive and to provide efficient and cost effective service.
- (ii). Since the last revision of Port charges, an investment of Rs.350 crores has been made on infrastructure augmentation. Further, there is an ambitious plan to modernise its infrastructure by investing Rs.500 crores during next three years for procurement of sophisticated and higher capacity tugs, cranes and grab holders and for maintenance of deep draft berths.
- (iii). In spite of the efforts to reduce expenditure and increased productivity, the operational cost have increased due to factors beyond its control. Since the last revision, the expenditure on power has gone up by 47%, stores expenditure has increased by 118%, repairs and maintenance is up by 41%. Operating cost has further increased due to increased liability on account of imposition of sales tax, increase in Municipal tax, 30% wage revision for officers, implementation of VRS, increase in number of pensioners, inflation and increase in depreciation.
- (iv). While the benefit of improvement and efficiency is availed by port users, the revenue earned is proportionately lower than the operating and maintenance expenditure incurred on wharf cranes, fork lift trucks, mobile crane etc. In spite of this, the port is compelled to invest in infrastructure to attract cargo traffic.
- (v). The rate of return realised is not adequate. It is not commensurate with the 18% return prescribed by the TAMP.

In the revised proposal an attempt has been made to estimate the percentage hike required to be made in the tariff in order to get 18% return on the capital employed; which justifies an overall increase of 30% in the tariff.

6.3. In the revised proposal also, the hike proposed remained at 10% for vessel related activities, 15% for cargo related activity and 15% for Railway workings. Some of the major changes proposed in the revised proposal as compared to the original proposal are as follows:

- (i). Various Scales have been simplified.
- (ii). Superfluous and irrelevant conditionalities have been omitted.
- (iii). No separate tariff rates for coastal vessel is proposed; but a concession of 50% on foreign-going vessel rates has been made applicable for coastal vessel.
- (iv). Wharfage schedule has been rationalised.
- (v). 10% special concession on all vessel related charges for container vessel is proposed.
- (vi). An Efficiency Linked Tariff Scheme (berth hire) for iron ore handling has been suggested.

6.4. The VPT has also replied to the comments of various port users. The VPT agreed that the differential dues might not be payable when shifting is for port convenience. The proposed increase in wharfage and overside charges on iron ore / CLO / Pellets have been proposed to be reduced from 50% to 25%. Proposed handling charges on bulk fertilizers and food grain will be levied till the merger of DLB with Port.

7.1. A copy of the revised proposal was circulated among the main users of the Port. The comments received from them are summarised below:

Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). The revised rates are same as proposed earlier and no rationalisation has been done based on various arguments put forth by them in the joint hearing.
- (ii). The proposed increase of 10% to 20% is bound to have adverse effect on their refinery which is struggling due to ever rising crude prices.
- (iii). With the expansion project commissioned recently, there will be 66.67% increase in crude oil procurement and a substantial increase in loading of petroleum products using existing port facilities. On both this account VPT's revenue will receive a tremendous boost even at the existing rates and existing facilities. In this context, the VPT charges need to be reduced.

National Aluminium Company Limited (NALCO)

- (i). In view of the increased volume of Alumina the wharfage charges may be kept at Rs.25/- PMT.
- (ii). It will be unviable to export Aluminium metal from Vizag port with the enormous increase proposed from Rs.24/- PMT to Rs.30/- PMT and 0.06% ad valorem which works out to Rs.80/- PMT. Wharfage on Aluminium Metal may be kept at Rs.26/- PMT and no ad valorem charge may be levied.
- (iii). The wharfage on Caustic Soda must be restricted to Rs.30/- per KL against the proposed wharfage of Rs.32/- per KL.
- (iv). In view of the increased volume of cargo going to be handled through the VPT, the haulage charges may be restricted to Rs.550/- per wagon, if it is not possible to retain the present haulage charges.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). The increase proposed in the revised proposal on vessel related charges is enormous without assigning any reason therefor as against 10% increase proposed earlier. Based on the GRT of TNEB vessel, and, after availing the 50% concession for coastal vessel and concession for ballast condition, the increase works out to 46.5% in case of port dues, 178% in case of pilotage and 437% in case of berth hire.
- (ii). The tariff for vessel related charges has been prescribed in US Dollars with 50% concession envisaged for coastal vessels. In view of fast depreciation in Indian Rupee over US Dollar, the percentage increase proposed by the VPT, will further increase even for the coastal vessels.
- (iii). The proposed exorbitant increase in the port charges will increase the landed cost of coal substantially affecting the general public of Tamil Nadu. Even 10% upward revision will result in a heavy financial commitment. Hence, being a main port user they may be accorded a special status and exempted from any such increase in port charges.

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). Inadmissibility of refund of wharfage on cargo lost over board is not fair and equitable. Port must ask for adequate proof of cargo lost over board by way of log entries etc.
- (ii). A coastal vessel having completed discharge of coastal cargo can sail in ballast to another coastal port or may wait a while and then load coastal cargo. Her status shall change only if she loads foreign cargo or is converted by Customs to be foreign-going vessel or her coastal licence expires or is withdrawn or she loads foreign cargo and clears out for a foreign port. The proposed note prescribing criteria for distinguishing vessels as coastal vessel and foreign going vessel must be amended to cover this aspect.

MMTC Limited

- (i). From 1989-90 onwards, the MMTC and the VPT have entered into an annual agreement in respect of specific port charges to be levied based on mutual discussion and prevailing domestic and international scenario in respect of Iron Ore trade. The last increase was mutually agreed in 1996-97.
- (ii). The iron ore market is not lucrative enough to bear the proposed increase of 15% in cargo-related charges and 10% to 38% in vessel-related charges.

- (iii). A comparative analysis of cargo-related charges on Iron ore indicates that the charges levied at the VPT on Iron Ore are the highest among Indian Ports, and also about 5 to 6 times more than the charges levied by Australian and Brazilian ports.

7.2. The Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry, Visakhapatnam Port Users Association, Visakhapatnam Steamship Agents Association, the Customs Clearing Agents Association and the Visakhapatnam Stevedores Association have again jointly submitted their comments on the revised proposal of the VPT. They have reiterated most of the points as given in their earlier joint representation on the VPT's original proposal. In addition, the following main points are raised in this joint representation:

- (i). Tariff for coastal vessels has no bearing on exchange rate and hence separate tariff shall be prescribed in rupees for coastal vessels in case of vessel-related charges.
- (ii). As per TAMP Notification No.35 dated 1 July 1998, coastal vessel rates are chargeable from the time vessel starts loading coastal goods. However, the VPT Scale of Rates prescribes port dues from the time of entry of vessel. Since there is a variation, the tariff for coastal vessel and foreign-going vessel may be charged in the same manner i.e., from the time of entry to the inner harbour.
- (iii). If a working vessel is shifted from berth to anchorage / moorings / jetty / another berth to accommodate an ousting priority vessel, then shifting charges presently being levied should not be collected. It should be treated as free shifting inbuilt in the tariff.
- (iv). The pilotage fee indicated in the revised proposal is higher than the earlier proposal hence the rate proposed earlier may be considered.
- (v). The provision on Pilot detention charge may be amended and levied half-an-hour from the boarding of the Pilot since detention of pilot can be considered only from the time the Pilot boards the vessel and not from hoisting of the Flag.
- (vi). When a vessel shifts from one berth to anchorage, the time of mooring at each place is being considered for collection of berth hire charges. The time should commence only from the time of mooring at the first berth as otherwise it results in collection of berth hire charges twice on the same vessel.
- (vii). Fresh water charges proposed by the port is very high and needs to be re-fixed at nominal level. The port shall allow private parties to supply fresh water.
- (viii). The wharfage charges have been increased by a minimum of 15% and maximum of 100% on various items irrespective of the quantum routed through the Port. Some of the main changes proposed in wharfage schedule are as follows:
 - (a). 50% increase is proposed on LPG.
 - (b). Increase proposed on pet coke is 100% from Rs.18/- PMT to Rs.40/- PMT. It is suggested to fix the wharfage for pet coke at Rs.22/- PMT.
 - (c). Presently wharfage levied on Machinery and Electrical goods is 0.22% and 0.05% (ad valorem) respectively which is proposed to be increased to 0.25%. In order to encourage general cargo / project cargo the proposed wharfage may be reduced to 0.15% on Machinery and 0.05% on Electrical goods.
 - (d). Wharfage on low value cargoes like Gypsum, Ferro Manganese slag, Furnace Slag, Copper slag and Blast furnace slag may be fixed at Rs.5/- PMT.
 - (e). Wharfage on Asphalt may be re-fixed at Rs.16/- PMT.
 - (f). Rebate of 20% allowed on CARE cargo may be extended on all cargoes imported by any voluntary organisation like ALIMCO, CRS, WFP etc., subject to certification by appropriate Government Authority.
- (ix). Existing Demurrage rates may be retained as against the proposed increase of 22%.
- (x). Deletion of 'upto 1 tonne' slab in handling charges will have cost impact on imports of sugar, Carbon paste, DBM, etc. The increase may be limited to Rs.35/- PMT only instead of proposed increase of Rs.40/- PMT. Further, a maximum of Rs.45/- PMT may be fixed in the new consolidated slab of "3 ton and above" instead of Rs.52/- PMT proposed by the VPT.
- (xi). The floating crane hire charges is to be calculated from the time of reporting to the work spot till completion of operation at the work spot.
- (xii). Uniform equipment hire rate may be charged on coastal vessel / foreign-going vessel. The port must allow private equipment without insisting to book the port equipment.
- (xiii). The proposed box rate for container includes labour and equipment charges. Therefore, the rate prescribed for hire of top lift carrier for containers should not include this charges again.

- (xiv). Hire charges on barges should be fixed on the basis of actual carrying capacity and not on declared capacity.

8.1. Since the VPT proposal included a proposal for revision of Railway siding charges, Demurrage, etc., the South Eastern Railway (SER) was requested to offer its comments on the relevant section of the VPT proposal. Despite reminders, there has been no response from the SER.

8.2. Since the proposal contained revision of charges relating to trawlers using Fish Harbours, the Indian Association of Fishing Industry was requested to offer its views on the VPT proposal.

8.3. After several reminders, the INSA (represented by Shri. K.V. Krishna Kumar) has forwarded a proposal for volume discounts on wharfage to the tune of 10% on all new cargoes; and 25% on additional cargo brought in over the previous year tonnage. He has suggested that incentives for efficiency improvement and productivity increase must be introduced after a year as by then the Ports berths will be more uniformly equipped with shore cranes.

9.1. On a preliminary scrutiny of the earlier proposal, information furnished by the VPT relating to its earlier proposal and, on scrutiny of the revised proposal, various points for additional information / comments were referred to the VPT. Some of the important points are given below:

- (i). The basis of traffic projections.
- (ii). Separate cost statements for the vessel related, cargo related, estate related and railway related activities; and, separate cost statements for sub-activities within the cargo handling activity and Port and Dock activity.
- (iii). The background of revision of port railway charges, basis on which these were last revised and projections of railway traffic.
- (iv). Reasons for categorising port dues and pilotage for iron ore vessel on the basis of DWT when the rates are levied on GRT basis.
- (v). Reasons for not prescribing a separate rupee tariff for coastal vessel in case of vessel related charges.
- (vi). Purpose of levy of special quay dues on the iron ore vessel based on tonnage of cargo loaded.
- (vii). The justifications on various changes proposed in different conditionalities.
- (viii). The reasons for delegating the powers of remission of charges to lower functionaries when the Act empowers the Board to do so.
- (ix). The effect of rationalisation in the wharfage schedule coupled with proposed increase in the charges for major items.
- (x). Circumstances warranting a steep hike of 100% on the activities of fish harbour.

9.2. In response, the VPT has submitted activity-wise cost statements and furnished, *inter alia*, the following information / clarifications:

- (i). Traffic projection submitted in the proposal is as per the working group of 9th five year plan and the same have been considered in the financial / cost statements of the port as a whole.
- (ii). Railway rates were last revised in 1994-95 based on the railway budget. Since the rates are to be hiked every 2/3 years as per Government instruction, 15% hike in railway rates have been proposed due to increase in railway freight.
- (iii). The port system at the Outer Harbour is kept under heavy strain in loading small ships than envisaged resulting in incurrence of additional operational and maintenance cost. As such, in order to encourage deployment of bigger size vessels, two different rates of port dues and pilotage based on DWT, are applied in Outer Harbour.
- (iv). Deck space does not form a part of GRT. Therefore, Deck cargo tonnage is required to be added to the GRT for collection of port dues.
- (v). The provisions delegating powers to lower functionaries for remission of charges are deleted.
- (vi). Since the activities at fish harbour are being subsidised heavily, it is proposed to hike all the charges applicable to fishing vessels by 100%.

10. The VPT in its reply dated 22 October 2000 on the comments raised by the HPCL has stated that the HPCL contention that the Port will be generating additional revenue at existing facilities consequent to increase in the refining capacity is not correct since they have spent huge amounts on projects intended to maintain adequate tranquility for the tankers besides recurring expenditure on maintenance dredging at OSTT.

11.1. A second joint hearing was held on 8 December 2000 at the VPT to hear objections / views on the revised proposal. At the joint hearing, the following submissions were made:

Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

- (i). Cross-subsidisation is unavoidable. But, the inefficient handling of the iron ore must be met out of reserves by the VPT.
- (ii). Wage arrears must also be met from reserves.
- (iii). We welcome Efficiency Linked Tariff (ELT). Details can be worked out jointly by the VPT and users under TAMP guidance.
- (iv). Charges for water supply are very high. Why not allow private supply at least on 50 : 50 basis?
- (v). The issues relating to the proposed vessel-related charges were discussed between the VPT and the users and agreed upon except for the levy of additional Port Due for change of Agents.
- (vi). We agree to pay additional port due and additional pilotage for shifting of vessel taking longer than six days.
- (vii). We have no complaint if priorities for berthing are decided objectively and transparently. The VPT must continue to decide priorities to avoid adhoc priorities. Ministry of Shipping must also consult the Port before deciding on priorities.
- (viii). Basis of rationalisation of wharfage should be as proposed by TAMP.
- (ix). We do not ask for any concession for coastal vessel. We only object to the coastal vessel tariff prescribed in dollar denomination.

Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). With growth of the HPCL, the crude oil traffic has enormously increased; and, the VPT has earned huge revenues.
- (ii). There is no justification for any increase in crude oil. The port earns but there is no expenditure. The additional investment by the VPT will get additional revenue even with the existing facilities.
- (iii). Administered Pricing Mechanism is being dismantled. The ability of POL to bear it all is fast diminishing.

Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL)

We endorse the views of the HPCL.

National Mineral Development Corporation (NMDC)

The condition of iron ore and steel production are very adverse. There is no scope for any increase at all.

MMTC Limited

- (i). 15% increase in cargo related charges will kill us.
- (ii). Please concretise your observations about ELT.

Steel Authority of India Limited (SAIL)

Remove the anomaly in prescribing the Wagon haulage charges per wagon outside / inside on per MT.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

We want special concession for being a big customer of the VPT.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). Increase in the rates are proposed but there are no commensurate improvement of facilities.
- (ii). Rate for FEU cannot be double of TEU. It is 1.5 times and that is good.
- (iii). The 10% rebate is most welcome.
- (iv). The extra top lifter coming from the TPT will also help a lot.

Indian Oil Corporation Limited (IOCL)

- (i). Cross-subsidisation must be contained. The wharfage on POL is already exorbitant.
- (ii). Bunker charges are very high. There is no scope for further increase.
- (iii). We endorse the views expressed by others.

The Shipping Corporation of India (SCI) / Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). There was no increase for the last five years. We do not mind a reasonable increase.
- (ii). We are happy that the TAMP will look into the Port Railways also.
- (iii). We reiterate some of the views of CCI relating to coastal vessel rates, wage arrears and additional port dues for change of agencies.
- (iv). The Port must have the discretion to delegate power.
- (v). We welcome TAMP's suggestion about incentives.
- (vi). In Estate rentals take into account the impact on lessees.
- (vii). The VPT has great transparency in deciding priority berthing. We are not against this delegation.
- (viii). The VPT may adopt the acceptable definition of pilotage.

National Aluminium Company Limited (NALCO)

An advalorem concept has been introduced. Further, the wharfage dues are up by five to six times. Therefore, there will be no motivation for us to come to the VPT in preference to HDC or PPT.

The South Eastern Railways (SER)

- (i). The zonal railways follow the tariffs decided by the Railway Board.
- (ii). Engine hire charges and per hour cost of locomotives are the two special rates notified by the Railway Board. We use these to work out trip rates etc.
- (iii). Statistics of six months are analysed to work out the rates for siding. Siding charges are always calculated by the Port.

Association of Indian Fishery Industries (AIFI)

The 100% increase proposed in the fishing industry may be reduced to 10% or 15%.

The Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- (i). Sudden changes in the accounting systems are not possible.
- (ii). Cross-subsidisation is unavoidable.
- (iii). Please remove all discretion to the extent possible.
- (iv). We do not want to encourage small parcels. We do not wish to subsidise it.
- (v). We do not want to give any priorities for berthing. It should be 'first come first serve' basis.
- (vi). Wage arrears if it cannot be met out of reserves then go in for a 'surcharge' / 'special arrears'.

11.2. The CSLA and the VCCI have given written submission during the joint hearing as summarised below:

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). No apparent good reasons has been given for the increase in vessel related charges.
- (ii). The poor productivity makes the per call charge more at the VPT compared to other ports in India.
- (iii). Nothing has been done to improve the container handling facility. Facility for handling containers during breakdown is inadequate.
- (iv). The container yard size is inadequate. There is no segregation for import and export, no stack management thereby, leading to unproductive moves.

The Visakhapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

- (i). As per the Press Report the VPT would be handling 45 MT and 48 MT in the year 2000-01 and 2001-02 respectively.
- (ii). Implementation of VR Schemes and reduction in the retirement age would result in savings.

- 12.1. At the joint hearing, the SE Railways undertook to give a note within two weeks on the methodology followed by the Railways for fixing different (port) railway rates. Despite a reminder, the SER has not sent any details in this regard.
- 12.2. As discussed at the joint hearing, the Association of Indian Fishery Industries have expressed their willingness to take over management of the Fishing Harbour Slipway Complex. They have stated that the proposed increase of 100% in the charges of slipway complex and dry dock in fishing industry is not reasonable. The increase must be restricted to 15% only at par with the increase proposed in other charges.
- 12.3. In the light of the discussions at the joint hearing, the VPT has withdrawn its ELT proposal. It has undertaken to reformulate the proposal by incorporating volume discounts and special rates for assured levels of performance. It was decided that the VPT would formulate the ELT Scheme accordingly in consultation with the VCCI, MMTC, NMDC, HPCL, IOCL, TNEB and INSA. It was also decided that such a proposal would be formulated within three months; but, consideration of the general revision of tariffs need not be held up for this exercise.
- 12.4. The VPT also undertook to furnish revised cost statements and replies to the queries raised by the Office of the Authority.
- 13.1. Based on the discussions at the joint hearing, and the various issues raised by the Authority, the VPT has submitted another revised proposal along with the revised cost statements on 23 December 2000.
- 13.2. The main changes proposed by the VPT in the revised proposal are as follows:
- (i). Separate rupee tariff has been prescribed for coastal vessels under vessel related charges.
 - (ii). The port dues and pilotage earlier prescribed in two slabs (based on their DWT) have been merged based on weighted average.
 - (iii). Special quay due levied on iron ore vessels is merged with berth hire charges.
 - (iv). Shifting charges has been proposed on GRT of vessels on a sliding scale.
 - (v). Wharfage charges on coking coal, chemicals, limestone are hiked to compensate a portion of deficit for not considering any hike in the POL wharfage.
 - (vi). Tariff for Railway related activities has been restructured and uniform rate has been proposed for Eastern and Western Sector.
 - (vii). Levy of port dues in case of change in Steamer Agents has been deleted.
 - (viii). Penal berth hire charges are proposed for occupancy of berth beyond the time specified.
 - (ix). Additional charge of Rs.2/- per tonne for iron ore pellets earlier levied on Essar is now proposed to be applicable to all users.
 - (x). No hike is proposed in Demurrage charges.
 - (xi). 20% rebate in wharfage presently allowed to CARE has been proposed to be extended to other voluntary organisation.
 - (xii). Uniform tariff has been proposed for foreign-going vessel / coastal vessel for hire of equipment.
 - (xiii). Concession in wharfage extended to small parcels have been withdrawn.
 - (xiv). Berth hire charges have been proposed to be increased in the range of 28% to 90% to cover a portion of deficit in the wharf crane operation. 10% return on investment of Rs. 56 crores on electric wharf cranes has also been considered to arrive at the proposed berth hire charges.
- 13.3. The VPT also submitted a background note on iron ore activity. They have proposed to revise the tariff on iron ore from the present realisation of Rs.106/- PMT to Rs.201.40 PMT (for both cargo related and vessel related charges together). The VPT has given the following main points in favour of the proposed tariff:
- (i). The project of Outer Harbour was conceived in 1970's in the national interest to earn the valuable foreign exchange by handling vessels of more than 1 lakh DWT. Therefore, the entire investment of Rs.104 crores shall be treated as national project and should be funded by the Central Government.
 - (ii). The traffic projections have not materialised. As against the projected traffic of 6.0 MT initially and 10.0 MT by 1976, the actual average throughput achieved during the last seventeen years has been only 5.7 MT.
 - (iii). The rate for iron ore was not revised from 1976 to 1986 for a period of ten years inspite of steep escalation in costs. Further, rates based on costs was never allowed to be fixed.

- (iv). Fixation of rates by the Committee of Secretaries was delayed and payment of arrears by MMTC was evaded.
- (v). The standard throughput based on which the rates have been fixed have never materialised.
- (vi). Loss of Rs.249.18 crores has been suffered by the VPT ever since the commissioning of outer harbour.
- (vii). The VPT has furnished a statement on income, expenditure and traffic handled in respect of iron ore facility at the outer harbour which indicates that the estimated income for the financial year 2000-01 is Rs.74.34 crores as against expenditure of Rs. 120.81 crores. The VPT has proposed tariff of Rs.201.40 PMT (both cargo and vessel related charges) for iron ore at outer harbour so as to meet this expenditure at an estimated traffic of 60 MT.

14. Our Consultant was specifically deputed to guide the VPT in making the financial / cost statement during September 2000. Subsequently, our Director and the Consultant again discussed the proposal with the VPT on 9 December 2000 after the second joint hearing. In spite of all the required guidance given to the VPT, it was found that there were still some gaps in the financial statements, and justifications for a few conditionalities had not been furnished. Accordingly, a list of various points was forwarded to the VPT for further information / clarification.

15.1. The VPT deputed its Officials to New Delhi from 26 February 2001 to 28 February 2001 to discuss the various points relevant to their revised proposal. Based on a detailed discussion, the VPT has again submitted revised financial / cost statements.

15.2. The main changes made by the VPT in the cost statement are as follows:

- (i). Individual Cost statements have been reconciled with the consolidated cost statement.
- (ii). Traffic projections and the income projections for the year 2001-02 have been revised.
- (iii). Capital employed was apportioned to different activities based on the asset value as against apportionment done earlier on the basis of traffic.
- (iv). Similarly the depreciation and interest on loan which was earlier apportioned by the VPT on the basis of traffic was corrected and apportioned on the asset value deployed for different activities.
- (v). Double counting of interest on loan has been eliminated. But this was not corrected in the consolidated cost statement.
- (vi). The income projections at the proposed tariff for the financial years 2001-02 was furnished and the consolidated cost statement was revised.
- (vii). Separate cost statement of fish harbour activity was furnished.

15.3. The VPT has given clarifications to the various points raised by us with reference to the conditionalities proposed by them. They have also submitted a detailed working of berth hire charges for iron ore vessels, for crane berths, bunker barge and other vessels. They have proposed to prescribe separate tariff for crane berths and non-crane berths. Further, the VPT has revised the berth hire charges for crane berths and restricted the increase to 30% as against increase of 28% to 90% proposed earlier. The VPT has not, however, modified the proposed Scale of Rates based on its reply, but, has resubmitted the earlier proposed Scale of Rates.

15.4. The percentage increase in the tariff proposed by the VPT in the revised proposal are summarised below:

(I).	Iron Ore	
(a).	Port Dues	27.5%
(b).	Pilotage	11.21%
(c).	Berth Hire (special quay dues merged)	100%
(d).	Wharfage (Average)	15%
(II).	POL	
(a).	Port Dues	10%
(b).	Pilotage	10%
(c).	Berth hire	10%
(d).	Wharfage	15%

(III).	Vessel-related charges (Other than Iron Ore & POL)	
(a).	Port Dues	10.14%
(b).	Pilotage	10%
(c).	Berth Hire	
	(i). For crane berths	30%
	(ii). For non crane berths	10%
	(iii). Scrapping vessels, dredgers, vessels under construction.	21%
(IV).	Cargo Related Charges (Other than Iron Ore & POL)	
(a).	Wharfage and overside discharges (average increase)	15%
(b).	Demurrage	NIL
(V).	Other Charges	
(a).	Labour handling charges	15%
(b).	Equipment charges	15%
(c).	Water supply to shipping	10%
(d).	Dry docking charges	15%
(e).	Other Services (average increase)	15%
(VI).	Railways	
(a).	Iron Ore	10%
(b).	POL	10%
(c).	Residual cargo	15%

16. The VPT vide its letter dated 15 March 2001 has also furnished the norms in respect of various commodities to decide the period of vessel's stay at berth in the context of its proposal to levy a penal berth hire for over stayal. The VPT has mentioned that these norms have been finalised after detailed discussions held with the port users. The consensus has been to adopt 80% of the average hook productivity achieved during the past 3 years as the norm for all cargo other than general cargo and in respect of general cargo, it is proposed to be 60% of the average hook productivity achieved during the past 3 years.

17.1. Subsequently, the VPT vide its fax message dated 22 March 2001 requested the Authority to restrict the hike on vessel related charges (other than POL) only upto 25% even if the deficit projected by the cost statements was more than 25%. The VPT has proposed to absorb the deficit through increased throughput and reduction in operating expenditure by taking suitable austerity measures. The request of the Port is based on an apprehension about diversion of cargo to some other ports if the rates are increased steeply.

17.2. They have also clarified that the Port Dues presently levied on the fishing vessels is the same as for any other vessel other than for iron ore. They have proposed to continue this practice, which means that the increase in Port Dues proposed by the VPT for fishing vessels is 10.14%. The VPT has further stated that generally pilotage is not charged on fishing vessel. However, when the Port provides pilotage, a minimum charge is being levied. The VPT has proposed to increase the minimum Pilotage charges by 100% on fishing vessels.

18.1. In the meanwhile, there was a representation from the Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA) regarding fixation of port tariff for iron ore vessels, which has been taken up as a part of general revision case. The tariff for iron ore was being fixed by the VPT in consultation with the MMTC and was applied retrospectively till now. The VSAA has challenged this practice and stated that the tariff should be on prospective basis and should be approved by the TAMP and properly Gazetted.

18.2. In the joint hearing held on 3 April 2000, the VPT accepted the request for prospective application of tariff for iron ore. They also admitted that the old practice of getting the tariff fixed in consultation only with the MMTC was not appropriate. Henceforth, the tariff for iron ore handling activity will be with the approval of the TAMP.

19.1. M/s. Coromandel Roller Flour Mills Limited and other Flour Mill Operators have sent representations stating that Rs.31.50 PMT is being charged by the VPT towards special handling charges for their wheat consignment landed in bulk though no port labour was involved in handling this cargo.

19.2. The VPT in its reply has clarified that shore workers are not provided for discharge of cargo through grabs; but, handling charges at the rate of Rs.31.50 are collected from the parties as there is no separate handling charges prescribed in VPT Scale of Rates for such type of operation as the handling of food grains was in different method earlier. In view of various representations received in this regard, the VPT has proposed to fix the rate of Rs.10/- PMT in the proposed general revision in respect of food grains discharged and cleared in bulk as the operation is similar to that of D.A.P. and Urea wherein Rs.7/- PMT is being collected.

20. The Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA) has sent another representation regarding levy of a second set of Port Dues by the VPT in case of change in Steamer Agents. It has further stated that the Port levies full Port Dues and pilotage in addition to the consolidated charges, which includes port dues, pilotage, and berth hire on the vessels, which are fixed for loading within 6 days after completion of transshipment operation. This case has also been taken up along with the general revision proposal of the VPT. The VPT has deleted the provision for levy of Port Dues in case of change in steamer agent in the revised proposal.

21. With reference to the totality of information collected during the processing of this case and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The VPT deserves to be complimented for making a comprehensive proposal with an objective of rationalising various existing conditionalities and thereby accommodating various demands of port users. The willingness of the VPT to rationalise its Scale of Rates and to make it user-oriented is quite evident from the fact that the port has revised its initial proposals twice to accommodate various issues that emerged during the joint hearings. The VPT has also been very responsive to our suggestions for rationalisation and simplification.
- (ii). The original proposal for revision of Scale of Rates was submitted by the VPT during Nov. 1999. Subsequently, based on the various issues that emerged at the time of joint hearing held during April 2000 and the queries raised by us on a preliminary scrutiny, the VPT modified its proposal completely and submitted a revised proposal in August 2000. Even this revised proposal was once again modified by the VPT during Dec. 2000 based on the discussions during the second joint hearing and the various issues raised by this Authority on the revised proposal. The frequent revisions of proposals made by the VPT, coupled with the port's inability to provide in time the various cost data in support of its proposals, have resulted in a delay of nearly 1 ½ years before this case could mature for final consideration by this Authority.
- (iii). There have been a lot of gaps in the presentation of cost details by the VPT. Incidentally, the VPT did not furnish any cost statement at all alongwith its original proposal (Nov. 1999). After the first joint hearing in April 2000, the VPT submitted a revised proposal alongwith a consolidated cost statement for the Port as a whole; but, activity-wise cost statements were not furnished. The Port could submit separate cost statements for various activities only in Oct. 2000, after several reminders from our end. Since the Port was finding it difficult to prepare the cost statements, at the request of the Port, our Consultant was deputed to Visakhapatnam in September 2000 to provide necessary guidance to the Port to enable them to make individual activity-wise cost statements. The cost statement submitted by the Port in October 2000 contained many discrepancies. Later, the Consultant and Director (V) held discussions with the VPT officials in December 2000 and advised the VPT to prepare the cost statements. Even after this, the VPT could not prepare a reasonably acceptable cost statement. Another round of discussions were held with VPT officials during Feb. 2001. The VPT after these discussions could manage to reconcile the various discrepancies and submit revised cost statements in March 2001.

At the joint hearing, the VPT pleaded that sudden changes in the accounting system were not possible. Activity-wise statements are necessary to analyse the reasonableness of the allocation of costs and to decide on the quantum of increase under various activities. The cost statements required to be submitted by the ports alongwith tariff revision proposals are prescribed by this Authority only after taking into consideration the existing accounting system at the major ports. Preparation of these cost statements does not require any major change in the existing accounting system. What is required is to rationalise the cost centres followed by the Port to book the

expenditure. With efflux of time, many of the cost centres originally adopted by the port may have lost its relevance and the cost centres developed subsequently are not perhaps separately itemised. This appears to be the fundamental issue that came in the VPT's way of preparing reasonable activity-wise cost estimates. It is noteworthy that none of the other major ports have faced much of difficulties in submitting cost details required by this Authority. The VPT must develop a sound costing system not only for submitting its tariff proposals to this Authority but also in its interest to periodically review the financial feasibility of rendering different services.

- (iv). As has been mentioned earlier, the Port has expressed its inability to prepare cost statements for various cargo and vessel sub-activities. It has furnished cost statements in respect of the following:

- (a). Handling of iron ore, (cargo, vessel and railway).
- (b). Handling of POL (cargo, vessel and railway).
- (c). Fish harbour.
- (d). Cargo handling and storage (residual).
- (e). Port and dock vessels (residual).
- (f). Estates.

The Port has rectified many of the discrepancies found in its cost statements and submitted revised cost statements. There were still minor discrepancies in the revised cost statements submitted by the Port. For example, double counting of interest in the consolidated statements was not eliminated though the same was eliminated in the individual cost statements.

Expenditure on arrears of salary, wages and pension and ex-gratia payment under Voluntary Retirement Scheme (VRS) has been deleted from the cost statement, as these elements cannot be allowed to be reckoned with for the purpose of tariff fixation. The VPT expenditure figures shown under the head 'Items relating to the previous year' for the financial year 2001-02 pertains to arrear payment of pension; and, hence, it has also been excluded. Provision for arrears of wages and pension under the head FME has been disallowed, as was done in the case of some other major ports on the ground that a permanent liability in tariff cannot be built in by perpetuating such a one time liability. It is relevant here to mention that the projection of salary and wages in the operating cost has been made in the normal course without considering the estimated attrition due to VRS.

- (v). This Authority has prescribed a 2 year cycle for tariff revision. Accordingly, in the tariff revision proposals, the net revenue position for the 2 years during which the revised tariffs will remain in force are considered. In this case, the Port has furnished cost statements for the years 2000-01 and 2001-02. Since this case has been delayed, the year 2000-01 has already been drawn to a close and we are left only with the cost position for the year 2001-02. As our experience in this case shows, referring the matter again to the VPT to update its cost statements for the year 2002-03 will involve further delay and may be further revision of the proposals by the Port. That being so, we assume the position emerging for the year 2001-02 to continue during the year 2002-03. Notwithstanding this, the VPT may work out the cost position for the year 2002-03 and seek adjustment of the tariffs if any major variation in the cost position for that year is noticed.

- (vi). The percentage surplus / deficit disclosed by the cost statement and the percentage revision of revenue proposed by the VPT are summarised below:

Sr. No.	Activity	Average Surplus/deficit reflected by the cost statements	% Increase in revenue proposed by the VPT for the year 2001-02
1.	POL	30.42%	8.40%
2.	Iron Ore	-72.51%	18.43%
3.	Fish Harbour	-239.28%	100.00%
4.	For Items other than 1, 2, & 3		
	a. Port and Dock facility	-39.66%	17.03%

	b.	Cargo handling and storage charges	-48.73%	14.90%
5.		Railways excluding item 1 & 2	-39.35%	15.00%
6.		Estate	-189.10%	NIL

It is evident from the table given above that the upward revision proposed by the VPT is well below the deficit indicated by the cost statement except in the case of POL handling activity. A further analysis of the deficit under various activities reveals that the chief contributor to the deficit is the ROCE factor calculated at 19.5% of the capital employed. It is to be recognised that the return of 19.5% on capital employed is to be seen as the upper limit in tariff fixing exercise and need not always be sought to be recovered at the maximum permissible level. The Port for various commercial considerations may propose increase in tariffs, which may yield a lower ROCE. In this case, the VPT has made an elaborate commercial exercise to determine commodity-wise details involving many tariff adjustments. Even a slight change from that will upset the balance causing extensive revision of the proposal once again.

As has already been mentioned, it may be essential for the Port to forego its claim on a part of its return on capital employed in order to smoothen the blow of steep increase in tariff.

- (vii). A statement showing the ROCE under different activities, if the VPT proposal is accepted in toto, is attached as **Annex-I**. If the VPT proposals are accepted, the Port as a whole will get a return of 7.19%. ROCE for all activities other than estate works out to 10.03%. It is noteworthy that in the case of CPT, this Authority has recently approved the general revision of tariffs, which would yield to the Port as a whole a return of 3.58% and a return of 10.08% for those activities considered for revision. Estate is a profitable activity; and, in fact it shall contribute substantially to the revenue of an organisation. Contrary to this common position, the VPT is losing heavily in this activity. Since the VPT has not proposed any increase in estate rentals, this revision under consideration does not cover the estate activity. In view of the huge deficit disclosed by this activity, the VPT is advised to come up soon with a separate proposal for revision of estate rentals.
- (viii). In case of iron ore handling activity and fish harbour, the Port will continue to incur operational losses, even after the revised rates proposed by the Port are implemented. The Port has never got remunerative rates for handling iron ore ever since the inception of outer harbour. According to the VPT, though the inner harbour was capable of handling iron ore exports, the outer harbour facility was created to handle larger vessels to make export competitive. For various considerations, the Port was not allowed in the past to increase the rates based on its cost. Further, the anticipated traffic also did not materialise. The deficit position emerging now is, therefore, mainly due to accumulation of (appropriate) actions (not) taken in the past. Tariff reforms cannot be made at one go. Besides, in this case, the VPT is also apprehensive of traffic diversion, if rates go up steeply, which will only aggravate the problem for the Port. That being so, the increase in rates to the level proposed by the Port is approved, leaving the uncovered operational expenditure under this activity to continue to be met out of surplus from other activities. Likewise, the existing rates for fish harbour will also increase by 100% even though it may not be sufficient to meet entire operational expenditure. Since any increase beyond this level will put an undue burden on users, the increase has been limited to 100%. Here again, the operational loss is to be met out of surplus from other activities. The offer made by Association of Indian Fishery Industries (AIFI) to take over the management of fishing harbour is totally out of context. The Scale of Rates being revised now is with reference to the cost incurred by the VPT. If there is any change in management (other than the VPT), it is needless to mention that the tariffs for fishing harbour will stand deleted from the Scale of Rates of the VPT. Anyway, the issue of change in management is not an issue to be considered by this Authority. The AIFI may move the appropriate forum with its proposal for taking over the fishing harbour.
- (ix). In general revision of tariffs of some of the Major Port Trusts, which have been decided so far, this Authority has allowed increases in those sub-activities, which showed a deficit. Percentage increase allowed was to make good the revenue deficit in that sub-

activity. The sub-activities which showed surplus (e.g. POL handling, container handling etc.) were not allowed any increase. This Authority has, however, not taken a view on complete elimination of cross-subsidisation between various activities / sub-activities. Pending a final view on this issue, increase in those activities, which showed surplus were not allowed to contain the extent of cross-subsidisation at the present level. POL handling (cargo, vessel and railway activities) at the VPT shows a revenue surplus of 30.42%. If cost statement is bifurcated as POL (cargo related) and POL (vessel related) considering 50% of the capital block, on an ad-hoc basis, POL (vessel related) will show a substantial deficit and POL (cargo related) will show a substantial surplus. If POL (vessel related) is merged with residual (other than iron ore and POL) vessel related activity, the deficit of the combined activity will be considerably higher than the deficit shown by the residual vessel related activity. It will be unfair for vessels carrying other than iron ore and POL to bear the burden of increased rates on the basis of this higher percentage as it will mean that other traffic will be made to subsidise POL vessel handling deficit. It may not be proper to increase vessel related rates of POL on the basis of substantially higher deficit when POL (cargo related) shows substantial surplus and overall POL handling is also in surplus. It is, therefore, necessary to consider POL handling in a composite manner and not to allow any increase in rates since the activity is in revenue surplus.

But, the VPT has pleaded for a 15% hike in POL railway rates. While on a surface consideration this appears to be a proposal for a substantive increase, on a closer analysis it can be seen to be a case actually of a reduction in the rate. This is because POL is handled only in the western sector of the port railways whereas other cargoes are handled in the eastern sector also. As a part of its effort for rationalisation, the proposal of the VPT is for a uniform tariff for siding and haulage on the basis of a weighted average of the rates applicable to the eastern and the western sectors. On this logic, even after the proposed 15% increase, the tariff for siding and haulage for the western sector will actually decrease. As has been illustrated by the example given by the VPT, after a 15% hike with reference to the weighted average of rates between the two sectors, the siding charges for the western sector will actually decline from Rs.456/- to Rs.360/- thereby resulting in a reduction of Rs.96/- per wagon. In other words, even with the proposed increase, the POL income from port railways will neither increase nor cross-subsidise any other activity even within the POL cost centre. That being so, we have no hesitation in approving the proposed 15% increase in the railway activities relating to POL cargo.

- (x). In the light of the discussions made above, the item-wise tariff increase proposed by the VPT except in the case of POL (vessel related) and POL (cargo related) activities is approved. The item-wise tariff increase approved by this Authority are given below:

Sl. No.	Item	Percentage Increase in tariffs approved
(A).	Vessel Related Charges	
(i).	Port Dues	
	(a). Iron Ore vessels	27.5%
	(b). POL	NIL
	(c). Fishing vessels	100%
	(d). Vessels other than Iron Ore, POL & Fishing vessels.	10.14%
(ii).	Pilotage	
	(a). Iron Ore	11.21%
	(b). POL	NIL
	(c). Fishing vessels (minimum charges)	100%
	(d). Other than Iron Ore, POL & Fishing vessels.	10%
(iii).	Berth Hire charges	
	(a). Iron Ore (Special quay dues merged)	100%
	(b). POL	NIL
	(c). Fishing vessels	100%

	(d).	Other than Iron Ore, POL & Fishing vessels.	
	(i).	For crane berths	30%
	(ii).	Other than Crane berth	10%
	(iii).	Scrapping vessels, dredgers, vessels under construction.	21%
(B).	Cargo Related Charges		
	Wharfage and overside discharge charges		
	(a).	For Iron Ore	15%
	(b).	For POL	NIL
	(c).	For Fish	100%
	(d).	For Residual cargo (average increase)	15%
(C).	Demurrage		Nil
(D).	Other Charges		
	(i).	Labour Handling Charges other than Manganese ore (average increase)	15%
	(ii).	Equipment hire charges	15%
	(iii).	Water supply to shipping (including POL vessels)	10%
	(iv).	Dry docking charges	15%
	(v).	Other services	15%
(E).	Railways		
	(a).	For Iron Ore	10%
	(b).	For POL	15%
	(c).	For Residual cargo (weighted average increase for Eastern and Western Sector)	15%

- (xi). As per the policy decision of the Government, coastal vessels tariffs are prescribed at 70% of the foreign-going vessels tariffs. Further, coastal vessel rates are prescribed in rupees and foreign going vessel rates are denominated in US \$ terms. This Authority has already decided cases relating to other major ports that the disparity is to be restored to the level of 30% at the time of revision, which has widened due to depreciation of Indian Rupee vis-à-vis US \$ since the last revision. Initially, the VPT had not followed this accepted position. On being pointed out, the VPT had re-cast the proposed rates by maintaining a disparity of 30% between the foreign-going vessels and coastal vessel tariffs. Since the coastal vessel tariffs were not adjusted in past revision of tariffs to maintain a disparity of 30%, the increase for coastal vessels will be steeper after this revision, which is inevitable.
- (xii). The POL handling activity has not been proposed for revision of the existing tariffs. The existing rates for coastal vessels, however, need to be adjusted to restore the disparity with the foreign-going vessels to the level of 30%. This may result in accrual of an additional income to the VPT. Considering the huge cost deficits under various activities with which the Port has been operating and will be operating even after the revision of rates, it is reasonable to allow the small increase in income under the POL activities, which becomes necessary to uniformly apply the accepted principle. It is noteworthy that in the case of CPT general revision this Authority decided not to restore the disparity in the foreign-going vessels and coastal vessel rates in case of pilotage and berth hire at the HDC since these sub-activities were showing revenue surplus. It is noteworthy that in the HDC case, the commodity-wise classification did not exist. In other words, all coastal vessels irrespective of the commodity carried by them were allowed to have this benefit to continue. In the VPT case, the situation is different because the benefit will only be enjoyed by the POL vessels if the disparity is not restored to the level of 30%. That being so, in order to ensure uniform adoption of the accepted principle, the coastal vessel rates of POL vessels is to be adjusted.
- (xiii). Like the coastal vessel rates for POL vessels to be adjusted, the charges for water supply to POL vessels also need to be increased to the level proposed for other vessels otherwise an anomalous position will emerge whereby for the same service different vessels carrying different commodities have to pay different rates. It is noteworthy that water supply is a separate activity and does not depend on the commodity carried by a

vessel. The VPT has included this income from POL vessels because of its inability to separate expenditure.

- (xiv). Earlier this Authority did not consider the proposals submitted by some of the major ports for revision of the port railway charges on the ground that railway related charges were not under its jurisdiction. The Ministry of Shipping in consultation with the Ministry of Law, has examined the issue of this Authority's jurisdiction over port railway charges and has now advised all major ports that the TAMP is the only Authority to fix such rates. In view of the advice from the Govt., this Authority has also started receiving proposals for revision of port railway charges from various major ports. As a part of its general revision proposal, the VPT has also proposed revision of port railway charges. Since regulation of port railway charges is a new area, this Authority has also requested the Railway Board to furnish the details of the procedure adopted by the Board earlier to fix such charges. Despite several reminders, the Railway Board did not respond. Even as a part of the proceedings of this case, this Authority requested the South Eastern Railways to give a note on the methodology followed by the railways for fixing port Railway charges. The South Eastern Railways also did not respond.

Even though the Railways have not responded to the request made by this Authority, the approach adopted by this Authority for fixing various other port charges can reasonably be extended to the railway activity also.

The terminal charges payable by the Indian Railways to the Port Railways is, however, determined by the Railway Board. Since through freight calculated by the Indian Railway at the loading station includes cost for terminal services at the loading station and at the destination plus cost of haulage, the question arises of payment by Indian Railways to Port Railways for terminal services provided by the Port at its end. It is doubtful whether the Railways will pay the charges determined by this Authority. One of the solutions to the problem is that the Indian Railways can fix the charges to cover their end terminal cost and haulage charges leaving it to the ports to charge for terminal services at their end based on their costs. This may not, however, be possible immediately. This Authority proposes to take up this issue with the Govt. so that the terminal charges leviable at the port end can be determined based on the costs incurred by the port railways on terminal services. In any case, the general revision proposal of the VPT does not include any proposal for revision of terminal charges.

In its revised proposal, the VPT has proposed to adopt uniform siding charges and open terminal charges for the Eastern and Western Sectors. The VPT has arrived at these charges based on weighted average of wagons handled and distances of various sidings. The rationalisation proposed by the Port appears to be reasonable and hence is approved.

- (xv). The VPT has not proposed any change in the wharfage and labour handling charges for Manganese Ore as the matter is subjudice. It is noteworthy that this Authority passed an Order on 8 December 1999 relating to charges for handling of Manganese ore at the VPT. The case traversed from the High Court of Andhra Pradesh through the Supreme Court and the (then) Ministry of Surface Transport to this Authority to settle the charges leviable for the period 1986-92. While disposing of the case, we had observed that the model prescribed by us for determining the charges for the period under reference could be followed for the post-1992 period also. Aggrieved by this Order, the VPT moved the High Court of Andhra Pradesh and obtained an interim stay. The case is yet to be finally decided by the Court.

Eventhough the High Court has granted stay of the Order of this Authority fixing charges for the period 1986-92, the Court has not restrained this Authority from taking up these charges for prospective consideration. While the legal issue can be argued both ways, the balance of convenience will seem to lie in favour of non-interference. It is to be recognised, in this context, that what is reference, in fact, is an Order of the High Court. Any analysis by and any Order of this Authority even on a prospective perspective can be seen to amount to expression of opinion about the impugned Order. And, it will not at all be appropriate for this Authority to be seen in that position.

Notwithstanding this position, the relevant users may find that they have to continue to bear the burden till the case is finally decided by the Court. If there is to be any parallel proceedings in the forum of this Authority for prospective consideration of rates, with prejudice to the merits of the writ filed by the VPT, it can best be so only in pursuan

a directive to that effect from the High Court of Andhra Pradesh. Since such a directive is not received so far, this Authority decides to leave the wharfage and handling charges of manganese ores to remain as at present.

- (xvi). The VPT initially proposed an ELT Scheme, which subsequently it has withdrawn. It was agreed by the VPT in Dec. 2000 that the ELT Scheme with provisions of 'volume discounts' on a sliding scale would be reformulated in consultation with various major users and representative bodies of users within 3 months. This has not yet happened. Nevertheless, as already decided, consideration of the general tariff revision proposal need not be held up for this exercise. This Authority allows 4 more months' time to the Port to complete this exercise and forward its proposal for further consideration. The proposal submitted by the INSA about volume discounts may also be considered by the VPT while formulating its proposal for an ELT Scheme.
- (xvii). Like other major ports, the VPT also has a system of priority / ousting priority berthing for an additional charge. This arrangement is in vogue with reference to a Govt. instruction on the subject. In the case of CHPT, PPT and CPT general revision of tariffs, this Authority observed that in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be any number of vessels ready to pay such additional charges; and, this would give scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issue has not yet been taken by this Authority, as has been done in the cases of CHPT, PPT and CPT, it does not like to approve or disapprove the priority berth arrangement at the VPT. The VPT can continue to levy the charge as hitherto until this Authority takes a final view for common adoption by all the major ports. That being so, the existing provisions in this regard in the Scale of Rates are allowed to remain unaltered for the time being.
- (xviii). The VPT levies a special quay due from iron ore vessels. This charge is payable on the basis of quantity of iron ore shipped; but, is payable by the vessel. This charge is, therefore, of the nature of both a cargo related and a vessel related charge. Acting on our advice, the VPT in its revised proposal has proposed to merge the special quay due with berth hire charges. The VPT has worked out the proposed composite berth hire charge by considering the average output per berth day achieved by iron ore vessels and average GRT of such vessels. The Port has also produced calculations to show that merger of these charges, at the pre-revised rates, does not result in any further unintended increase in the (notional) composite charge (at pre-revised level) due to conversion of the tonnage based special quay dues into a GRT based berth hire charge. The approach adopted by the VPT appears to be reasonable and hence is approved. The VPT has also proposed a single rate for each of Port Dues and Pilotage for iron ore vessels instead of a differential slab rate based on DWT of vessels being levied now. This rationalisation is approved.
- (xix). Port dues levied must be seen as an entry fee payable by vessels for entering the Port limits. Contrary to this position, the VPT has proposed to levy a second set of Port Dues if the vessel stays beyond six days after completion of unloading / loading of cargo. Likewise, the Port has proposed to levy port dues once in 30 days, if the vessel stays beyond 30 days for repair, litigation and under distraint. The VPT has also proposed to treat a vessel, which after completing unloading, moves to anchorage and returns to berth to load cargo as a case of fresh entry and levy Port Dues afresh. The proposals mentioned above are not in line with the accepted position for levy of port dues and hence are rejected. The VPT has also proposed to include Deck Cargo in case of foreign-going vessels for the purpose of assessing GRT based on which Port dues and Pilotage are levied. In the case relating to general revision of Scale of Rates of the TPT, after verification to ascertain the position that GRT included 'deck cargo', it was decided that there would be no additional levy on deck cargo. That being so, the similar prescription is made applicable in this case also and on the same logic.
- (xx). (a). The VPT levies shifting charges on a 'per act' basis. In its revised proposal, the Port has proposed to levy shifting charges based on GRT of vessels. This appears to be reasonable and hence is approved.
(b). The users have demanded that second set pilotage shall not be levied on vessels moving from "Roads" to working berth; and, instead only shifting charges shall only be levied. It is to be recognised that 'shifting' is an operation

- carried out within the dock basin (in case of the VPT, the area impounded by the break water). Movement from / to anchorages outside the breakwater limits cannot be classified as shifting; and, such movements are to be taken as qualifying for a second set of pilotage charge.
- (c). The Port had proposed to treat vessels which complete loading or unloading operation if shifted to another berth / jetty for commencing second operation (of loading or unloading) as fresh entry for collection of pilotage fee. Since shifting relates to movement of vessels irrespective of cargo handling operation, in the instant case the VPT can only levy shifting charges for movement within the dock basin. On being pointed out, the VPT has amended the proposed provision accordingly. The Port has, however, proposed to exempt those vessels from the levy of second pilotage which are shifted to anchorage after lightening at outer harbour berths or loading part cargo at inner harbour for want of suitable berth for continuation of loading / unloading. In such cases, the VPT has proposed to levy only shifting charges. As per the accepted definition of shifting, these movements of vessels cannot be classified as shifting. These movements undoubtedly qualify for levy of pilotage fee. The Port's proposal is to be seen as allowing a concession in pilotage fee on a commercial consideration. Such concessional pilotage fee in this case is linked to shifting charge. This linkage per se will not make such movements as shifting. Since this proposal is made by the port based on its commercial judgement, it is approved.
- (xxi). (a). The VPT has proposed to levy berth hire on a 8-hour basis; and, the period 8-hours will be calculated from the time when the vessel occupies the berth. A similar proposal was made by the CPT and it was approved by this Authority. In the CPT case, this Authority observed that such a system could be introduced in other Ports also alongwith the general revision of their Scales of Rates. Since it is being proposed by the VPT alongwith its general revision of rates, the proposal is approved.
- (b). The VPT allows a rebate of 40% on the berth hire charges for the vessels occupying non-crane berths. In the revised proposal, the VPT has proposed two sets of berth hire charges – one for crane berths and other for non-crane berths. The Port has explained that it has invested about Rs. 55 crores for procurement of 10 nos. of 15 tonne cranes and it should get at least 10% return on such investment. If this quantum of return on investment is loaded to berth hire charges, the rates for crane berth will go up on an average by 50%. The VPT has proposed to restrict the increase to 30%. The proposed berth hire charges for crane and non-crane berths appear to be reasonable and hence is approved.
- (c). The VPT has proposed to introduce anchorage fee / roadstead charges as a percentage of berth hire charges. Levy of anchorage fee is in vogue in most of the major ports but a separate charge is prescribed without linking it to the berth hire. The VPT must classify its anchorages according to the depth available proximity to the harbour, etc. and prescribe separate rates. This Authority approves the proposed rate and requires the VPT to propose a more rationalised roadstead charges within 6 months.
- (d). The VPT has worked out the norms of hook (shift) output for various commodities in order to determine the berth occupancy of vessels for the purpose of levy of penal berth hire charges. The VPT has stated that the norms of output per hook per shift have been fixed considering the average hook productivity for the past three years. Since the same has also been discussed with and accepted by the trade the norms of output per hook per shift is approved.
- (xxii). In order to promote container traffic, the VPT has proposed to allow a 10% rebate on vessel related charges for container vessels. Viewed as a promotional measure, the concession proposed is approved. This concession should be allowed only for vessels carrying containers exclusively and not for those vessels, which carry a few containers on deck alongwith other cargo.
- (xxiii). The Wharfage Schedule has been rationalised and simplified. Though the VPT has proposed to increase the wharfage by 15%, the increase is not consistently 15% for all the items. For some items of cargo, no increase has been proposed (like thermal coal and edible oil). For LPG the increase proposed is 50%. The increase proposed is less

than 15% for many other cargo. On an average, however, the increase in wharfage is 15%. The proposed rationalisation of wharfage schedule is accepted, except in cases of crude oil and POL Products.

(xxiv). No change in the demurrage rates has been proposed. The conditionalities governing demurrage have been rationalised to bring in uniformity with other ports, which seems reasonable and hence is accepted. As per the existing provision the Shippers get the benefit of free days in case of shut out cargo if definite attempt of shipment has been made and the cargo has been shut out for no fault of the Shipper. The VPT has now proposed not to allow any free days on goods brought into the Port premises and removed therefrom without shipment. The proposed provision seems reasonable and leaves no scope for misuse of the facility. The proposed amendment is, therefore, accepted.

(xxv). Electrical crane charges, Mobile crane charges, Fork lift charges and other equipment charges are proposed to be increased by 15%. These scales have been rationalised and simplified by reducing the slabs, which seems reasonable and hence is accepted.

(xxvi). Handling charges (except labour charges for Manganese ore) have been proposed to be increased by 15%. Presently, the handling charges for packages include the equipment hire charges. In the proposed Scale of Rates this provision has been deleted to mean that handling charges do not include equipment hire charges without any corresponding adjustment in tariffs. But, at the same time the VPT has proposed to give a rebate of 20% in handling charges of packages, if the port does not provide trailers or handling equipment; and, a 50% rebate is proposed if the port does not provide trailers as well as handling equipment. These proposals of the VPT clearly imply that the charges proposed include the equipment hire charges. The existing provision stating that the handling charges are inclusive of equipment hire charges is, therefore, retained.

Many of the port users have objected to the levy of handling (labour) charges for bulk fertilisers and foodgrains, which are discharged using vessel grabs or shore cranes where no shore labour is involved. In this context, the VPT had initially proposed to continue to levy the labour charges till the merger of Dock Labour Board with the Port and review it after the merger. Subsequently, the Port has agreed not to levy handling charges for bulk fertilisers and food grains. Since the revised proposal appears logical and in line with the demand of the users, it is approved.

(xxvii). The liability on account of VRS payment and wage/ pension arrears being a one time financial burden, it has not been reckoned with for the purpose of tariff fixation as discussed at para 21(iv) above. Following the model approved in the case of the CPT it would have been possible to recover this one time liability by imposing a special rate till this wage arrears/ VRS liability is fully discharged. In this context, the VPT vide its fax dated 9 May 2001 has proposed against any special rate to meet the expenditure on the VRS (which is a one time payment). The VPT has expressed its confidence that with the proposed increase in the tariff and additional revenue likely to accrue on account of fluctuations in foreign exchange, the port will be able to generate sufficient funds required to meet the special ex-gratia payment under the VRS. The VPT has agreed to review the financial position after one year i.e. by April 2002 and revert back, if necessary, to levy a special rate for a temporary period. The judgment of the VPT is accepted.

(xxviii). The VPT had originally proposed to introduce many new provisions, some of which were strongly objected by the various port users in the joint representation and during the joint hearing. Accordingly, the VPT deleted or amended some of the earlier proposed provisions. The major modifications done by the VPT in this regard are as follows:

- (a). The provision to levy port dues in case of change in steamer agent has been deleted as change in agent has no bearing for collection of port dues.
- (b). The 50% increase proposed in the wharfage on iron ore / CIO / pellets for manual loading has been reduced to 25%.
- (c). The powers proposed to be given to lower functionaries for remission of charges has been deleted based on an objection raised by this Authority.
- (d). The rebate of 20% in the wharfage presently allowed on CARE cargo has been extended to other voluntary organisations subject to certification by an appropriate Government Authority.
- (e). Uniform equipment hire charges has been proposed for coastal vessel / foreign going vessel.

The above modifications proposed by the VPT appear to be quite reasonable and, are, therefore, accepted.

(xxix). Apart from the modification as discussed above, there are some more conditionalities which are required to be amended as the VPT has not given satisfactory explanation. In this context, the following amendments have been made in the revised Scale of Rates:

- (a). The VPT has stated that no refund shall be made if the refund amount is less than Rs. 1000/-. Even at the present inflation level, Rs. 1000/- is not a small amount that can be foregone by the users. Accordingly the minimum amount that shall be considered for refund is reduced to Rs. 100/-.
- (b). The VPT has proposed that the Market Selling exchange rate shall be considered for converting the tariff prescribed in the US dollars into equivalent Indian Rupees. The financial institution whose exchange rate shall be considered has also not been specified. This gives way to lot of ambiguity. At most of the major ports the Market Buying exchange rate as notified by the Reserve Bank of India or any other Public Sector Bank is considered and not the Market selling Exchange rate. This Authority has also passed an Order in this regard for common adoption by Major Ports. The prescription already approved by this Authority has been included in the revised Scale of Rates.
- (c). Discretionary powers to apply the Scale of rates to lower tonnage tonaries have been proposed by the VPT. The VPT has subsequently deleted such provisions; but, still such provisions exist at some places in the proposed Scale of Rates. These have been accordingly deleted.

(xxx). Commonly accepted definitions of various terminology used in the Scale of Rates and various common adoption Orders passed by this Authority have been incorporated in the Revised Scale of Rates. Shifting of vessels for Port's convenience has been specifically defined and included in the revised Scale of Rates.

(xxxi). Some other major issues relevant to this general revision case, are as follows:

- (a). There is another separate proposal under consideration of the Authority with reference to the representation of the VPT for fixation of the consolidated charges for transhipment of Dry bulk cargoes in the Outer harbour for the transhipment operation handling done for M/s ETA Dubai. In revised Scale of Rates, the VPT has retained the proposed tariff for transhipment of dry bulk cargo. In a separate case today this Authority has approved the consolidated charges proposed by the VPT for transhipment of Dry Bulk Cargoes in outer harbour. The same rates would be applicable commonly to all henceforth; and, it has accordingly been reckoned with for all computations in this case.

- (b). The Port has proposed a consolidated charge of Rs. 3.58 lakh on the LASH vessels. The working given by the VPT indicates that the actual consolidated cost including port dues, pilotage and berth hire comes to around Rs. 8.0 lakhs against which the VPT has proposed consolidated charge of Rs.3.58 lakhs. The lower tariff is proposed to encourage LASH vessels at the VPT. This tariff is approved as an interim promotional tariff subject to review after this Authority takes final decision on the recommendations of the Working Group set up in this regard. During the next general revision, however, the VPT is advised to come up with the tariff on LASH vessel based on costs.
- (c). The Port has not proposed any increase in the consolidated charges for transshipment of crude oil which is presently at Rs. 4.25 lakhs per vessel call. Even the wharfage for second and subsequent transshipment operations has been maintained at Rs. 2/- per tonne. This seems acceptable since the POL activity as a whole shows a surplus. However, the VPT has now proposed a separate consolidated tariff for transshipment of POL products in the sliding scale starting from Rs. 3.5 lakhs for vessels handling upto 5 lakh tonnes. The tariff proposed is accepted as an interim measure till this Authority takes final view on the recommendations of the Working Group.
- (d). Till now additional wharfage of Rs. 2/- MT was levied on the vessels of Essar Ltd. handling iron ore pellets based on agreement entered into with them. In the revised Scale of rates the VPT has proposed to make it applicable to all users handling iron pellets. This has been done to levy this charge uniformly on all the users using the facility instead of differentiating between the users and hence is accepted.

22.1. Subject to the observations and modifications detailed above, and based on a collective application of mind, the revised Scale of Rates of the VPT is approved. Since changes not only of the rates but even of several conditionalities are involved, following the practice adopted in the cases of the CHPT and the CPT, the Chairman is authorised to forward a copy of the draft Scale of Rates to the VPT and finalise it for Notification in consultation with the VPT. If any major changes are necessitated requiring further consideration by the Authority, the matter can be brought up for such consideration in the next meeting; otherwise, the Order and the Scale of Rates can be issued by the Chairman.

22.2. A copy of the Scale of Rates of the VPT so revised and finalised is attached as **Annex-II**. The validity of this revision shall be for a period of two years from the date of the notification of this Order. In other words, the next revision will be due in June 2003.

23. The revised cargo related charges and conditionalities will come into effect immediately after notification of the decisions of the Authority in the Gazette of India. The revised vessel related charges and conditionalities will come into effect 30 days after notification of the decision of this Authority.

S SATHYAM, Chairman

[No ADVT/III/IV/143/Exty /2001]

ANNEX-1

Statement showing the activitywise Surplus/ Deficit and return on capital employed under tariff revision proposed and approved.

Particulars	Surplus(+) /Deficit(-) (without change) as per the cost statements (in %)			% increase in revenue proposed by the VPT	ADDITIONAL INCOME	ROCE	% increase in revenue approved by TAMP	ADDITIONAL INCOME	ROCE
	2000-01	2001-02	AVERAGE		2001-02	2001-02		2001-02	2001-02
					(Rs. Lakhs)			(Rs. Lakhs)	
A. Iron Ore Activity	-74.68%	-70.34%	-72.51%	18.43%	1,300.66	-26.22%	18.43%	1,300.66	-26.22%
B. POL Activity	20.27%	40.57%	30.42%	8.40%	668.78	43.99%	6.58%	524.31	43.08%
C. Fish Harbour	-241.73%	-236.83%	-239.28%	100.01%	184.44	-0.94%	100.01%	184.44	-0.94%
D. PDF Excluding Iron ore, POL and Fish harbour	-27.73%	-51.59%	-39.66%	17.03%	1,267.08	9.10%	17.03%	1,267.08	9.10%
E. CHS Excluding Iron ore, POL and Fish harbour	-28.74%	-68.72%	-48.73%	14.90%	884.92	2.31%	14.90%	884.92	2.31%
F. Railways	-25.60%	-53.10%	-39.35%	15.00%	624.63	2.52%	15.00%	624.63	2.52%
G. Estate	-202.78%	-175.41%	-189.10%	NIL	0.00	-66.59%	NIL	0.00	-66.59%
. TOTAL									
VPT(as a whole)	-34.17%	-43.49%	-38.83%		4,930.51	7.19%		4,786.03	7.01%
VPT(excluding Estate)			-32.77%		4,930.51	10.03%		4,786.03	9.85%

ANNEX-II**Visakhapatnam Port Trust****Scale of Rates****SECTION 1****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply

- (1) "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority
- (2) "Cold move" shall mean without the power of the engine of the vessel
- (3) "Day" shall mean the period starting from 6 00 A M of a day and ending at 6 00 A M on the next day
- (4) "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel
- (5) "Fortnight" shall mean a period of 15 days
- (6) "Hirer" shall mean all users of the port using any of the appliances of the Port
- (7) "Month" shall mean the period from 1st to end of the calendar month

General Terms & Conditions

- (1) All goods landed within the limits of the Port shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed
- (2) All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped
- (3). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for collection of Port dues
- (4) Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the articles on which the highest rate is chargeable

- (5). No refunds shall be made unless the refund amount is Rs.100 00 or more
- (6) (i). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping
- (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (7) (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / Steamer Agents Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion
- (b). In respect of storage charges on containers, the charges will be collected in equivalent Indian Rupees based on the Market Buying rate prevalent on the day of entry of the vessel in case of Import containers; and on the day of arrival of the containers into the port in case of export containers
- (8). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

- (9). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (10). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest at the rate of 18% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.
- (b). The Port Trust shall pay penal interest @18% per annum on delayed refunds.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later.
- (11). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (12). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (13). *Ad valorem* wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on Coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.
- (14). In case of damages to crafts, equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the Port immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the Port whichever is higher.

SECTION – 2 VESSEL RELATED CHARGES

2.1. PORT DUES

Sl. No.	Particulars		Unit	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same Vessel.
				Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (In Rs.)	
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)
A	IRON ORE VESSELS (mechanical handling)		GRT	0.178	5.84	The due is payable for each entry into the Port
B.	POL VESSELS:					
	(a).	Vessels entering the outer harbour	GRT	0.2633	8.64	-do-
	(b).	Vessels entering the rest of the harbour.	GRT	0.2187	7.18	-do-
C.	Fishing vessels		GRT	0.437	14.35	- do -
D.	Other than iron ore (mechanical handling), POL and Fishing vessels.					
	(a).	Less than or equal to 10.7 metres draft.	GRT	0.241	7.91	-do-
	(b).	More than 10.7 metres draft	GRT	0.290	9.52	-do-

NOTE:

(1). Concession in port dues will be extended to the following vessels:

Sl. No.	DESCRIPTION	Concession offered
(1)	(2)	(3)
(a).	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers.	25 %
(b).	Vessels entering the port but not handling cargo or passenger.	50 %
(c).	Vessels entering the port for taking only provisions, bunkers, fresh water or vessels entering the port for repairs	50 %
(d).	Vessels carrying exclusively containers	10 %

- (2) Port dues shall not be levied on:
- (i) Vessels belonging to other Indian Ports;
 - (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage;
 - (iii). Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government.
 - (iv) Any vessel of war belonging to any Foreign Prince or State.

2.2. PILOTAGE FEES

Pilotage fee leviable shall include services of Port's pilots for inward, outward and one shifting operation within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa. It also includes towage including additional tugs, mooring and unmooring charges.

A. **Schedule of Pilotage Fees for vessels other than Iron Ore (mechanical handling), POL and Fishing vessels:**

Sl. No.	Size of the vessel in GRT	UNIT	Rate per GRT	
			Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	PER GRT	0.347	11.39
2.	3,001 TO 10,000 GRT	-do-	0.363	11.92
3.	10,001 TO 30,000 GRT	-do-	0.378	12.41
4.	30,001 and above GRT	-do-	0.544	17.86
5.	Minimum charges payable		520.50	17,088.00

B. **Schedule of Pilotage Fees for Iron Ore vessels (mechanical handling):**

Description	Rate per GRT		
	UNIT	Foreign going-vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)
Iron ore vessels	PER GRT	0.613	20.12

C. Schedule of Pilotage fees for POL vessels:

Sl. No.	Size of the vessel in GRT	Rate per GRT		
		UNIT	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	PER GRT	0.315	10.34
2.	3,001 TO 10,000 GRT	-do-	0.330	10.83
3.	10,001 TO 30,000 GRT	-do-	0.344	11.29
4.	30,001 and above GRT	-do-	0.495	16.25
5.	Minimum charges payable	-do-	236	7,747.90

D. Schedule of Pilotage fees for Fishing vessels:

If fishing vessels require services of Port's pilot for towing, then minimum charges of Pilotage fees shall be levied i.e., US \$ 520.50 for foreign-going vessel and Rs.17,088/- for coastal vessel including the cost of third tug.

Note:

- (1). Concession in Pilotage fees will be extended to the following vessels:

DESCRIPTION (1)		Concession Offered (2)
(a).	Vessels entering the Harbour for repairs, bunker and water.	15%
(b).	Vessels availing one way Pilotage Services	50%
(c).	Vessels carrying exclusively containers	10%

- (2). If the vessel is shifted from one berth to another berth within the same harbour or from Inner Harbour to Outer Harbour or vice versa only shifting charges shall be levied for second and subsequent shifting.
- (3). In case the vessel shifts to anchorage / roads and re-enters the harbour for continuation of operation, pilotage fees shall be levied. This will not however, apply in the following cases:
- (a). In case the vessel shifts to anchorage after lightening part cargo at outer harbour for want of a suitable berth in the Inner / Outer Harbour for continuation of unloading;
- (b). In case the vessel shifts to the anchorage after loading a part cargo at Inner harbour for want of a suitable deep draft berth in the Outer harbour for continuation of loading.

In both the cases, it is deemed as continuation of same operation and only shifting charges shall be levied for second and subsequent shifting

E. Detention charges shall be levied as under if a vessel is not ready to enter/sail/shift within half an hour from boarding of the pilot.

Sl. No. (1)	Description (2)		Foreign-going vessel	Coastal vessel
			(In US \$) (3)	(in Rs.) (4)
a.	(i)	First half-an-hour for sailing / shifting.	Free	Free
	(ii)	First half-an-hour for Entry.	Free	Free
b.	Next half-an-hour		330.33	10,844 70
c.	Thereafter (per hour or part thereof)		660.66	21,689 50
d.	Cancellation of movement of a vessel scheduled for Entry/Shifting/Sailing - Charges to be levied in addition to the detention charges		989.84	32,496 45
e.	Fees for carriage of Pilot : Compensation per day if an outward bound vessel carries away a pilot to sea.		25.87	849.30

In addition to the compensation prescribed at Sl No. (e) above, the Master of the vessel shall be liable to bear the expenses of the Pilot and the cost of sending him back to this Port.

2.3. BERTH HIRE CHARGES

2.3.1. Schedule of Berth Hire Charges for Crane Berths :

For vessels other than Iron Ore (mechanical handling) and POL

Sl.No. (1)	Size of Vessels in GRT (2)	Unit (3)	Rate per GRT	
			Foreign-going vessel (in US \$) (4)	Coastal vessel (in Rs.) (5)
1.	Upto and inclusive of 3000 GRT	Per 8 Hours or part thereof.	0.058 subject to a minimum of US \$ 87	1.90 subject to a minimum of Rs 2,856.20
2.	3,001 to 10,000 GRT	-do-	0.036 subject to a minimum of US \$ 174	1.18 subject to a minimum of Rs.5,712.40
3.	10,001 to 15,000 GRT	-do-	0.025 subject to a minimum of US \$ 360	0.82 subject to a minimum of Rs.11,818.80
4.	15,001 to 30,000 GRT	-do-	0.016 subject to a minimum of US \$ 375	0.53 subject to a minimum of Rs.12,311.25
5.	30,001 to 60,000 GRT	-do-	0.029	0.95
6.	60,001 and above	-do-	0.025 subject to a minimum of US \$ 1740	0.82 subject to a minimum of Rs.57,124.20

**2.3.2. Schedule of Berth Hire Charges for Non Crane Berths:
For vessels other than Iron Ore (mechanical handling) and POL**

SI.No. (1)	Size of Vessels In GRT (2)	Unit (3)	Rate per GRT	
			Foreign-going vessel (In US \$) (4)	Coastal vessel (in Rs.) (5)
1.	Upto and inclusive of 3000 GRT	Per 8 Hours or part thereof.	0.030 subject to a minimum of US \$ 45	0.98 subject to a minimum of Rs.1,477.35
2.	3,001 to 10,000 GRT	-do-	0.0184 subject to a minimum of US \$ 90	0.60 subject to a minimum of Rs.2,954.70
3.	10,001 to 15,000 GRT	-do-	0.0127 subject to a minimum of US \$ 184	0.42 subject to a minimum of Rs.6,040.70
4.	15,001 to 30,000 GRT	-do-	0.0080 subject to a minimum of US \$ 190.50	0.26 subject to a minimum of Rs.6,254.10
5.	30,001 to 60,000 GRT	-do-	0.015	0.49
6.	60,001 and above	-do-	0.0127 subject to a minimum of US \$ 900	0.42 subject to a minimum of Rs.29,547.00

2.3.3. Schedule of Berth Hire Charges for Iron Ore vessels (mechanical handling):

SI. No. (1)	Size of Vessels in DWT (2)	Unit (3)	Rate per GRT	
			Foreign-going vessel (In US \$) (4)	Coastal Vessel (In Rs.) (5)
i).	Vessels of 70,000 DWT and above.	Per 8 Hrs. or part thereof.	\$ 0.0232	0.76
ii).	Vessels of below 70,000 DWT	Per 8 Hrs. or part thereof.	\$ 0.064	2.10

2.3.4. Schedule of Berth Hire Charges for POL Vessels:

Sl. No.	Size of Vessels in GRT	Unit	Rate per GRT	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Upto and inclusive of 3000 GRT	Per 8 Hours or part thereof	0 0272	0 89
2	3,001 to 10,000 GRT	-do-	0 0168 subject to a minimum of US \$81 60	0 55 subject to a minimum of Rs 2,678 90
3	10,001 to 15,000 GRT	-do-	0 0115 subject to a minimum of US \$168 00	0 38 subject to a minimum of Rs 5,515 45
4	15,001 to 30,000 GRT	-do-	0 0073 subject to a minimum of US \$172 50	0 24 subject to a minimum of Rs 5,663 20
5	30,001 to 60,000 GRT	-do-	0 0136	0 45
6	60,001 and above	-do-	0 0115 subject to a minimum of US \$ 816 00	0 38 subject to a minimum of Rs 26,789 30

2.3.5. Berth Hire Charges for other services:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1	Lash Barges	Per 8 hours or part thereof per GRT	0 0081	--
2	Vessels and Crafts either dumb or self propelled of less than 450 GRT that lie at shallow waters, jetties, wharves the deep water zone	Per 8 hours or part thereof per GRT	0 024	0 79
3	Fishing vessels (engaged in fishing)	Per 8 hours or part thereof per GRT	0 010	0 33

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (In US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
4.	Barge Sabari	Per 8 hours or part thereof per GRT	-	0.05
5.	Bunker barge Shēerji Sagar	Per 8 hours or part thereof per GRT	-	0.05
6.	Scrapping vessel lying in water at scrapping yard.	Per 8 hours or part thereof.	14.02	460.28
7.	Dredgers berthed at barge berths No.1 & 2 in Lova garden.	Per 8 hours or part thereof.	19.20	630.34
8.	Vessels under construction:			
	(a) at Hindustan Shipyard berth.	Per 8 hours or part thereof.	-	1341.00
	(b) at jetties /moorings outside commercial zone.	Per 8 hours or part thereof.	-	671.55

2.3.6. Concession in Berth Hire Charges shall be extended in the following cases:

Sl. No.	Particulars		Concession offered
1.	Hindustan Shipyard Jetty		40% of non crane berth hire charges
2.	a).	Moorings – POL vessels	50%
	b).	Mooring other than POL vessels	50% of non crane berth hire charges
3	a)	POL vessels berthed along side a vessel already at berth, mooring etc.	50%
	b).	Other than POL vessels berthed along side a vessel already at berth, mooring etc.	50% of non crane berth hire charges.
4.	Vessels carrying exclusively containers.		10%

2.3.7. Road Stead Charges:

Vessels anchored at Roads:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate applicable
1.	First Seven days	Per GRT per 8 hrs. or part thereof	25%
2.	8 th day to 14 th day	- do -	50%
3.	15 th day onwards	- do -	75%

Note:

The above charges shall be applicable as per the rates specified against the following Sections:

- (a). Section 2.3.1. for residual cargo.
- (b). Section 2.3.3. for Iron ore (mechanical handling).
- (c). Section 2.3.4. for POL cargo.

2.3.8. Penal Berth Hire Charges:

- (i). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for the period mentioned below:-
 - (a) Any vessel which requires lashing. - 10 hrs
 - (b) Food grains vessels requiring fumigation and inerting. - 10 hrs.
 - (c) All other cases. - 7 hrs.
- (ii). The berth occupancy for each vessel will be determined based on the hook shift output rates for export and import of various commodities as given below:

Commodity wise per hook per shift output rates**For Exports**

Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
1	Containers (boxes)	20
2	Ferro Silicon	102
3	General Cargo	82
4	Iron & Steel	180
5	Iron Ore & Pellets (manual loading)	598
6	Maize	61
7	Sugar	94
8	Wheat (bags)	91
9	Rice (bags)	81
10	Rice (Bulk)	80
11	Aluminium Billets	98
12	Aluminium Ingots	110
13	C.P. Coke	346
14	Cement	102
15	Charge Chrome	404
16	Chick Peas	219
17	Chrome Ore	188
18	Coal tar (Bags)	192
19	Coffee (Bags)	67
20	Dry Yeast	62
21	Feldspar	317
22	Fenugreek	99
23	Ferro Chrome (Bulk)	341
24	Ferro Chrome Bags	226
25	Ferro Manganese	99
26	Granite Blocks	199
27	Ilmenite Sand	333
28	Kenaf	40
29	Manganese Ore	310
30	Pet Coke (Bags)	83
31	Pig Iron	458
32	Quartzite	117
33	Silicon Manganese Ore (Bags)	200

For Imports

Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
Containers (boxes)	22
Ferro Silicon	262
General cargo	86
Iron & Steel	108
Iron Ore (manual unloading)	560
Maize (bulk)	234
Sugar in bags	82
Wheat (in bulk)	134
Rice	62
Rock Phosphate	281
Ammonium Nitrate	347
Ammonium Sulphate	210
Bauxite Bags	233
Bentonite	254
Bulgar wheat bags	62
Carbon Anodes	229
Chrome Ore	206
Coal tar pitch	77
Coking Coal	622
CSB in bags	74
DAP Bulk	262
DBM in bags	242
DBM in Bulk	220
Dolomite	405
Lame Coke (parcel of below 20000)	234
Lam Coke (parcel of above 20000)	361
Lime Stone	372
Mono Ammonium Phosphate	210
MOP	267
Oil Pails	57
Paper bundle	212
Petroleum Coke	401
Steam coal	578

34	Silicon Manganese Ore (Bulk)	538	Wood pulp	236
35	Soya extracts	172	Sulphur	278
36	Thermal Coal	665	Timber logs	114
37	Vegetables	53	Urea	283

- (a). The total number of hooks worked shall be reckoned with to compute the per hook per shift productivity.
- (b). If a vessel handling break bulk cargo also handles containers, the norms for per hook per shift productivity applicable to the predominant cargo carried by that vessel shall be the basis and the norms fixed for containers (in terms of boxes) will not apply to the containers loaded / unloaded from such vessels.
- (c). In case of cargoes other than those mentioned in the list, the VPT will decide the norms for per hook per shift output in consultation with concerned trade members and shall get it ratified by TAMP.
- (d). The following two cases shall be deemed as non-performance/ poor performance of the vessel; and, if it leads to shifting of the vessel to non-working berth/ anchorage to avoid under-utilisation of berth capacity, charges applicable for that movement shall be levied
- (a). If a vessel works with less number of hooks for reasons such as lack/insufficient cargo, improper stowage, failure of ship's gear and lack of clearance arrangements;
- (b). If the actual hook output in the shift following the shift in which the vessel is berthed does not conform to the norms prescribed for that commodity under Section 2.3.8.
- (iii). Penal berth hire charges shall be levied for over stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given at (ii) above. Penal berth hire shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over stayal at the rates prescribed below:

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Upto 6 hours	Per GRT	0.012	0.40
2.	Above 6 hrs. and upto 12 hours	- do -	0.024	0.80
3.	Above 12 hrs. but upto 18 hours.	- do -	0.048	1.58
4.	Above 18 hrs. per day or part there of	- do -	0.060	1.97

General Notes relating to Berth hire charge:

- (1). The period of 8 (Eight) hours shall be reckoned with from the time mooring in a berth is completed. Where the unit of charge is 'per day or part thereof', day shall be reckoned as 24 hours from the time mooring in a berth is completed.
- (2). If a fishing trawler or fishing boat continues to stay in fishing harbour for more than 2 months in a period other than off-season period from March to June every year, twice the normal rate during the 3rd month and thrice the normal rate from the fourth month onwards shall be levied.
- (3). No berth hire shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signalling its readiness to sail. Penal berth hire equal to one day's berth hire charge (i.e., 3 units of 8 hours each) shall be levied for false signal.
- (4). Vessels anchored at roadstead awaiting a berth in the Port at the time of entry shall pay no fees. However, vessels anchored at roads and proceeding to sea shall pay roadstead charges specified vide item 2.3.7.
- (5). Iron Ore vessels berthed at any other berth other than Iron Ore Berths shall pay berth hire charges at the rates notified for those berths.
- (6). Ousting Priority/Priority berth Hire Charges:
 - (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (3 units of 8 hrs. each) or 100 % of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
 - (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (3 units of 8 hours each) or 75 % of the berth hire charges, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
 - (iii). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
 - (iv). The fee for according priority / ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
 - (a). Vessels carrying cargo on account of **Ministry of Defence**.
 - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.

- (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
- (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Surface Transport.
- (v). Coastal vessels which will be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
- (7). Berth hire charges shall be levied for a minimum period of a unit of 8 hours or part thereof, irrespective of actual hours of occupation of berth. If a vessel continues to occupy a berth beyond a period of 8 hours of a unit but vacates the berth within next 2 hours, the vessel shall pay additional berth hire at 25 % at the rates applicable for a unit of 8 hrs. However, if the vessel vacates the berth after a period of 2 hours beyond the unit of 8 hours, berth hire charges are payable as if the berth is occupied for a full unit.

2.4. SHIFTING CHARGES

2.4.1. Schedule of Shifting Charges for vessels other than POL vessels:

Sl. No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in Rs.)	
			With the usage of tugs	Without the usage of tugs	With the usage of tugs	Without the usage of tugs
1.	For shifting a vessel	Per GRT				
	(a). Upto and inclusive of 3000 GRT	"	0.114	0.052	3.74	1.71
	(b). 3001 to 10,000 GRT	"	0.120	0.054	3.94	1.77
	(c). 10,001 to 30,000 GRT	"	0.135	0.061	4.43	2.00
	(d). 30,001 and above	"	0.200	0.091	6.57	2.98
2.	For shifting a dumb barge or floating craft from one place to another within Inner Harbour.	Each operation	93.79	--	3079.10	--
3.	For shifting a lash barge from outer harbour to inner harbour vice-versa or within Inner harbour.	"	52.250	--	1,715.40	--
4.	Shifting charges on fishing vessels.	"	13.30	--	436.65	--
5.	For shifting of Dumb barge or floating craft or fender for inner harbour to outer harbour or vice-versa.	"	187.529	--	6,159.90	--

2.4.2. Schedule of Shifting Charges for POL vessels:

Sl. No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (In US \$)		Coastal vessel (in Rs.)	
			With the usage of tugs	Without the usage of tugs	With the usage of tugs	Without the usage of tugs
1.	For shifting a vessel within the inner harbour for whatever cause.	Each shifting	426.36	213.18	13,997.40	6,998.70
2.	For shifting a vessel within the outer harbour for whatever cause.	Each shifting	639.54	319.77	20,996.10	10,498.05
3.	For shifting a vessel from outer harbour to inner harbour or vice versa for whatever cause.	Each shifting	426.360	213.180	13,997.40	6,998.70

General Note relating to Shifting Charges:

- (1). "Shifting" shall mean movement of the vessel within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa.
- (2). Shifting charges includes charges for mooring and unmooring operations with use of tugs.
- (3). 10% concession in shifting charges will be offered for vessels carrying exclusively containers.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
 - (a). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / inberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE.

- (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases.
- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
 - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

SECTION – 3**CONSOLIDATED CHARGES FOR TRANSHIPMENT OF CRUDE OIL/POL PRODUCTS/DRY BULK CARGOES:****3.1. Consolidated charges for transhipment of Crude Oil and POL products any where in Outer Harbour.**

Sl. No. (1)	Description (2)	Unit (3)	Rate (In Rs.) (4)
1.	Consolidated Charges for Transhipment Operation of Crude Oil from mother vessel.	Per each call of mother vessel.	4 25 lakhs
2.	Consolidated Charges for Transhipment Operations of POL Products from mother vessel.		
	(a). Upto and inclusive of 5 lakhs tonnes per quarter.	-do-	3.50 Lakhs
	(b). Over 5 lakhs tonnes and upto and inclusive of one million tonnes (10 lakh tonnes) per quarter.	-do-	2.75 Lakhs
	(c). Over One Million Tonnes (10 lakh tonnes) and upto and inclusive of 1.5 Million Tonnes (15 lakh tonnes) per quarter.	-do-	2.25 Lakhs
	(d). Over 1.5 Million Tonnes (15 lakh tonnes) per quarter.	-do-	2.00 Lakhs
3	For all periods when the mother vessel remains idle for any reason.	Per 8 Hrs or part thereof.	4,000 00
4	Wharfage charges on Cargo Transhipped to daughter tanker and carried to other Ports without discharging at this Port.	Per 1000 Ltrs.	8 50
5.	All charges applicable to vessels at Inner Harbour shall be levied on the daughter tanker.		
6.	For any other specific services such as supply of water, launches and second and subsequent shifting etc., charges shall be levied as applicable.		

Terms & Conditions :

- (1). Crude Oil/POL products transhipped originally to daughter tanker and subsequently retranshipped to another tanker in the same call, wharfage charges shall be levied at Rs.2/- per KL for second and subsequent transhipment operations.

- (2). In case, a Mother vessel tranships part cargo of Crude Oil/POL products to daughter tanker to carry to other ports and discharges part cargo in the Port or vice versa, the Mother vessel shall pay Port dues, Pilotage fees and Berth hire charges at notified rates prescribed in the VPT Scale of Rates instead of consolidated charges. The element of wharfage charges of Rs.2/- per K.L. built in consolidated charges is also payable by mother vessel for the quantity transhipped to daughter tanker.
- (3). In case Mother vessel subsequently becomes daughter tanker, Port dues, pilotage fees, wharfage and berth hire charges shall be levied at the notified rates as applicable to Inner Harbour duly adjusting the consolidated charges originally collected.
- (4). Consolidated Charges include Port dues, Pilotage Fees (including one shifting), Berth hire charges and Fire Float.
- (5). The above consolidated charges etc. shall be levied for transhipment operations of crude oil/POL products carried out anywhere in outer harbour.

3.2. Consolidated charges for transhipment of dry bulk cargoes in outer harbour.

Sl. No.	Description	Unit	Rate (In Rs.)
1.	Consolidated Charges on mother vessel consisting of Port dues, pilotage fees, berth hire charges and inclusive of Re.1/- per M.T. towards wharfage charges for transhipment at outer harbour from mother to daughter vessel with a condition that the vessel shall give 10000 tonnes berth day output.	Per each call of mother vessel	* Rs.8.50 lakhs upto and inclusive of 3 lakh tonnes. * Rs.8.00 lakhs over 3 lakh tonnes and upto and inclusive of 5 lakh tonnes. * Rs.7.50 lakhs over 5 lakh tonnes and upto and inclusive of 8 lakh tonnes. * Rs.7.00 lakhs over 8 lakh tonnes.
2.	For all periods when the mother vessel remains idle for reasons attributable to the user.	Per 8 hours or part thereof	Three times the normal berth hire charges.

3.	Wharfage on the quantity transhipped and carried to other ports (without discharging at this Port).	Per 1000 kgs.	Rs.6.00
4.	All charges such as port dues, pilotage fees, berth hire etc. shall be levied on daughter vessel as per the rates applicable.		
5.	No penalty shall be imposed on daughter vessels.		
6.	For any other services for mother vessel and daughter vessels such as supply of water, launches, shifting of vessels etc. charges shall be levied as per the rates applicable.		
7.	If the daughter vessel is intended for discharge in the inner harbour, all charges as per the rates applicable are payable treating this as a normal call like any other vessel.		
8.	Charges on the equipment i.e. floating crane etc. are payable during the operations as well as on non-operational periods at notified rates.		
9.	Facility for these operations will be extended only after meeting the existing priorities/commitments.		

3.3. Consolidated charges on LASH vessel : Rs.3.58 lakhs per each call.

Note:

A LASH Vessel making a 'Second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50 B of the Major Port Trusts Act, and shall be charged only Pilotage fee as per the rates applicable.

3.4. Consolidated Charges for Bunker Barge Vessels 'Sabari' and 'Shreeji Sagari' : Rs 4.40 per K.I. on quantity of Bunkers supplied to vessels.

SECTION – 4**CARGO RELATED CHARGES****4.1. WHARFAGE AND OVERSIDE CHARGES**

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (In Rs.)
1.	Asphalt/bitumen, Barytes	Tonne	16.00
2.	Alumina (bulk)	Tonne	30.00
3.	Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Tonne	28.75
4.	Bauxite Ore	Tonne	23.00
5.	Feldspar and Chrome Ore	Tonne	16.50
6.	Ilmenite sand	Tonne	11.50
7.	Manganese Ore	Tonne	9.90
8.	Silicon Manganese, Highcarbon Ferrochrome, Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon and other ores.	Tonne	38.00
9.	Granite Blocks & Marbles	Tonne	37.00
10.	Caustic Soda	Per K.L.	32.00
11.	Styrene Monomer	Tonne	72.00
12.	Chemicals	<i>Ad Valorem</i>	0.44%
13.	Cement clinker (including cement)	Tonne	17.00
14.	Limestone	Tonne	24.00
15.	Coking coal, Lamcoke, Lam Coal, Hard Coke & Petroleum coke, Steam coal	Tonne	26.00
16.	Calcined petroleum coke	Tonne	30.00
17.	Thermal Coal	Tonne	15.00
18.	Crude oil and petroleum products (except LPG)	K.L.	57.50
19.	LPG	1 Cu. M.	100.00
20.	Edible Oils	K.L.	33.00
21.	Fertilizers (including MOP)	Tonne	27.50
22.	Rock phosphate, Sulphur, Molten Sulphur, Liquid Ammonia	Tonne	26.50
23.	Phosphoric/Sulphuric acid	Tonne	37.00
24.	Iron Ore (By Mechanical handling)	Tonne	95.00
25.	Iron Ore (Manual)	Tonne	13.50
26.	Marine Products	<i>Ad Valorem</i>	0.010%
27.	Steel Products - all varieties	Tonne	35.00
28.	Pig iron	Tonne	28.00
29.	Machinery	<i>Ad Valorem</i>	0.13%
30.	Electrical goods	<i>Ad Valorem</i>	0.25%
31.	Timber Logs & Wood items	1 Cu.M.	20.00
32.	All varieties of Refractory raw materials i.e. DBM fused magnesia, Magnesium clinker, Calcined bauxite, Magnesia grog & Brown fused alumina	Tonne	35.00
33.	Oil cake	Tonne	11.00

34.	Pulses & cereals.			Tonne	25.00
35.	Sugar			Tonne	24.00
36.	Newsprint & waste paper			Tonne	12.50
37.	Molasses			K.L.	32.00
38.	Tobacco			<i>Ad Valorem</i>	0.11%
39.	Tea and Coffee			<i>Ad Valorem</i>	0.15%
40.	Containers				
	(a).	(i).	Unloaded either empty or laden	Per container	11.50
		(ii)	Loaded either empty or laden	Per container	5.75
	(b).	Cargo stuffed and destuffed into the containers either unloaded or loaded		As per rates applicable to cargo in Section 4.1.	
41.	(a).	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusive of Rs.1,000/- per tonne		Tonne/ Cu.m./k.l.	10.00
	(b).	Unenumerated goods having value of more than Rs.1,000/- per tonne.		Tonne/ Cu.m./k.l.	40.00
	(c).	Fish landed through fishing trawlers/boats		Per month per vessel	1075.00
	(d).	Bunkers for fishing trawlers/boats.		Per k.l.	10.00
	(e).	Levy on bunkers to fishing trawlers/boats.		Per litre	0.08

Note:

- (1). (a). Wharfage on container is payable separately once at the time of landing and again at the time of shipment.
- (b). Containers landed either empty or laden will be porterged by the Port. In respect of containerised import cargo the Port shall take charge of the cargo that are normally taken charge of and porterged by the Port, only after release of the stuffed cargo from the container when the receipt for the same under Section 42(2) of M.P.T. Act 1963 shall be issued. Release of cargo from the container on the import side shall be the responsibility of the ship owners/steamer agents.
- (2). Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped.
- (3). If towing is done by Port tugs, towage as prescribed shall be levied in addition to the wharfage charges. If craft is carried on board vessel, wharfage charges will be levied as applicable.
- (4). Wherever both measurement and weight units are given, the unit more favourable to the Port will apply except in case of bag or basket cargo where the unit of weight alone will apply.
- (5). Handling charges at the rates given vide Section No.4.7 shall be levied in addition to the wharfage charges in case of the following items of cargoes:

Item Nos.

- (5). Feldspar and Chrome Ore (export)
- (7). Manganese Ore
- (8). High carbon Ferro chrome,
Ferro Manganese, Charge Chrome
Ferro silicon, Silicon Manganese and other ores (export bulk)
- (25). Iron Ore (Manual export)
- (28). Pig Iron (export)
- (29). Machinery (import)
- (31). Timber logs & wood items(import)
- (32). All varieties of refractory raw materials in bags/cases(import)

And

General cargo and bagged cargo (imports)

- (6) Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above
- (7). A rebate of 20% shall be extended on the cargoes imported by Voluntary organisations like CARE, ALIMCO, CRS, WFP, etc. against certification by the appropriate Government Authority of Central/State Government
- (8) In case of iron ore pellets Rs.2/- per tonne shall be levied in addition to the rate specified at items Nos. 24 and 25
- (9). The charges for iron ore (mechanical handling) as indicated at item no. 24 is inclusive of charges towards haulage, tipping, stacking, handling and wharfage.

4.2. WHARFAGE CHARGES FOR SPECIFIED CASES

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 4.1. :

- (i). On crafts carried on board the vessel.
- (ii). On goods abandoned.
- (iii). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.
- (iv). On export cargo, if brought in the Port area and taken out of the Port without having been shipped.
- (v). On sweepings collected on board the vessel from consignments landed at the Port.

4.3. WHARFAGE CHARGES ON GOODS FROM VESSELS IN DISTRESS

Item No.	Description	Charges Payable
1	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 4 1
2.	Cargo that already paid export wharfage at Visakhapatnam but has not been carried to destination.	No wharfage Only handling charges as applicable.
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the Port's premises.	No wharfage at the time of shipment.

4.4. GOODS FREE OF WHARFAGE

The following goods shall be free of wharfage:

- (1). Fodder accompanying live stock and not manifested as cargo
- (2). Postal articles.
- (3). Bonafide ship's dunnage fittings, ships' stores, Ship's provisions and unmanifested dunnage for the use of ships, provided that the conveyance thereof between Quay (Jetty/Mooring) and vessel is not undertaken by the Port.
- (4). Ship's sweepings provided that the entire cargo is landed at the Port and satisfactory proof is produced to the effect that the sweepings formed part of the consignment for which wharfage charges have been paid
- (5). Sweepings collected from the wharf, sheds, warehouses, rented plots etc.
- (6). Cargo not manifested for transshipment but merely transferred from one hatch to another of the same vessel or landed and reshipped to the same vessel. Handling charges if incurred and demurrage charges as applicable, however, shall be levied.
- (7). Bonafide passengers' luggage and (Seamens' baggage) and personal effects accompanying them.
- (8). Diplomatic mail.
- (9). Ice used for packing material.
- (10). Personal baggage, horses and carriage and other military equipment accompanying Military Personnel moving on duty embarking in or disembarking from vessels and the animals meant for providing food to such personnel.

(11). Sand ballast.

(12). Survey rejections.

4.5. CHARGES ON TRANSHIPMENT CARGOES

Item No.	Description	Charges Payable
1.	On cargo originally manifested for transhipment from vessel to vessel.	Wharfage as per Section 4.1
2.	On cargo originally manifested for transhipment and landed for transhipment.	Wharfage as per Section 4.1 plus the specified handling charges plus one fourth of export wharfage as per Section 4.1.
3.	On cargo not originally manifested for transhipment from vessel.	Wharfage as per Section 4.1.
4.	On cargo not originally manifested for transhipment and landed for transhipment.	Wharfage as per Section 4.1 plus the specified handling charges plus export wharfage as per Section 4.1.

The above charges are not applicable for Crude Oil/POL/Dry bulk cargo transhipment operations carried at Outer Harbour.

4.6. CHARGES FOR USE OF TRANSIT SPACE (DEMURRAGE):

4.6.1. DEMURRAGE CHARGES (IMPORTS):

The demurrage charges shall be levied as under after the expiry of free days.

Item No.	Description	Charges Payable
1.	For the first six days after the expiry of free period.	Rs.18.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every three days or part thereof.
2.	For the next six days.	Rs.36.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every three days or part thereof.
3.	Thereafter.	Rs.18.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.

Explanation: In case of goods for which wharfage charges are collected on 'ad valorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.

NOTES:

(1) All goods shall be allowed free storage in the transit accommodation in the following cases:

(a). Two days from the day following the day of completion of discharge

- (b). In the case of salvaged goods, from the day following the day of salvage
- (c). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts the free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.

Provided that when the goods are landed for transhipment the free storage in transit shall be allowed for 10 days from the last day of discharge of cargo subject to the same exceptions as are allowed for goods in transit as per rules of the Port.

After expiry of the period for which free storage is allowed, demurrage shall be levied at the prescribed rates.

- (2). The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this Rule viz.:

- (a). The days on which Port do not function.
- (b). Any period during which goods are detained by the Health Officer before being destroyed.
- (c). (i). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers;

and

- (ii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period of detention under (c) (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free.
46 days to 60 days	:	25% of actual demurrage charges
61 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable

The first 45 days shall be reckoned with as follows

- (i). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (ii). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

Note:

- (a). The above time limits will be inclusive of all holidays
 - (b). The time limits can be relaxed in case of Acts of God or the extra ordinary circumstances beyond human control.
- (3). Save in the case of dangerous goods, the rates herein before prescribed may be reduced by half when the goods lie in the open without covering of tarpaulin or roof
 - (4). Any period not exceeding 21 days, inclusive of Sundays and Works holidays, Labour Holidays declared by the VPT from the day following vessel's completion of discharge during which goods are detained for survey and are actually certified to have been surveyed either by the Steamer Agents or by the Traffic Manager shall be excluded for the purpose of calculating the demurrages leviable, provided that such goods are removed from the Port premises within 24 hours after such survey.
 - (5). If at any time the VPT apprehends a serious congestion in the transit sheds or the space allotted for goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a given time. If the goods are not removed within that time, the VPT may itself remove them and shall restack in another place within the Transit shed or other places allotted for goods in transit at the risk and expenses of the owner or the consignees. Goods so removed will be charged with 200% of the rates specified under item (3) in the Schedule of demurrage charge.
 - (6). Goods placed in spaces which are not intended as spaces to be occupied by goods in Transit may be charged at the maximum demurrages imposed and no free time shall be claimable. Such goods may be removed by the VPT at the expense and risk of the owners or consignees to one of the spaces provided for goods in transit.
 - (7). Demurrages shall be recoverable on packages which have been landed empty or partly empty and also on abandoned goods.
 - (8). Goods shall not be delivered until wharfage, demurrages and any other charges leviable under these rules have been paid and the receipt therefore presented to the transit Shed Clerk.

- (9). No claim for refund of demurrages paid and no objection in connection with the levy of such dues shall be entertained unless the claim is made or the objections are lodged at the time of payment of the dues or within a period of six months thereafter.
- (10). No free days shall be allowed on containers whether empty or laden and charges shall be levied for storage in transit area as specified at Section 4.6.3.
- (11). Demurrage on the containerised cargo while lying in the transit area after release from the container (imports), shall be charged on the cargo released from the Container as per usual demurrage charges leviable on Import Cargo after expiry of the free period prescribed in this Section.
- (12). In cases where destuffing of loaded container being not effected within 7 days from the last day of landing of the containers, demurrage charges shall be levied on the cargo inside the containers and recovered from the Steamer Agents, at the usual rates leviable on import cargo upto and inclusive of the day of de-stuffing after expiry of 7 days free period besides the storage charges, leviable on containers

4.6.2. DEMURRAGE CHARGES (EXPORTS) :

The demurrage charges shall be levied as under after the expiry of free days

Item No.	Description	Charges Payable
1.	For the first six days after the expiry of free period.	Rs.18.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every three days or part thereof.
2.	For the next six days.	Rs.36.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every three days or part thereof
3.	Thereafter.	Rs.18.00 per tonne/Cu meter or part thereof for every day or part thereof

Explanation: In case of goods for which wharfage charges are collected on 'ad valorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected

NOTES:

- (1). Save in case of dangerous goods, the rates prescribed above may be reduced by half if the goods lie in the open without covering of tarpaulin or roof.
- (2). No goods shall be brought in to the Port premises for shipment without the previous permission in writing of the Traffic Manager. All goods so brought shall be allowed free storage in the transit accommodation provided for the class of goods in question for 30 days including Sundays and holidays declared by the Port Trust, Visakhapatnam, from the actual day of the

receipt of the goods in the Port premises, or in the case of salvaged goods from the day following the day on which the goods are actually salvaged

- (3). No free days shall be allowed on goods brought into Port premises and removed there from without shipment
- (4). If at any time the VPT apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Ports, it may cause the goods to be removed at the expense of the owner and may stack them in any open space within the Port premises at the risk of the owner.
- (5). Goods placed in spaces which are not intended as spaces to be occupied by goods in Transit may be charged at the maximum demurrages imposed and no free time shall be claimable. The VPT may remove such goods at the expense and the risk of the owners or consignees to one of the spaces provided for goods in transit
- (6). No claim for refund of demurrages paid and no objection in connection with the levy of such demurrages shall be entertained unless the claim is made or the objections are lodged at the time of payment of the demurrages or within the period of 6 months thereafter.
- (7). Demurrage on Containerised cargo while lying in the transit area before being stuffed into the Container shall be charged as per usual demurrage charges/rates on export cargo after expiry of free period prescribed in this Chapter.
- (8). Goods detained by Customs. The period during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of analytical tests or special tests, other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporter, for such periods of detention, the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free.
46 days to 60 days	:	25% of actual demurrage charges
61 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows :

- (i). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days and

- (ii) First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

Note:

- (a). The above time limits will be inclusive of all holidays.
- (b). The time limits can be relaxed in case of Acts of God or the extraordinary circumstances beyond human control.

4.6.3. STORAGE CHARGES ON CONTAINERS:

Particulars	UNIT	RATE (in US\$)
Storage charges in transit area on containers either empty or laden from day of landing till day of removal/shipment.	Per container per day or part thereof.	0.14

General Notes

The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises, and
- (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the

Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

4.7. CHARGES FOR HANDLING CARGO (LABOUR CHARGES):

The following charges shall be levied for handling the goods by the Port in addition to the wharfage except in case of goods in whose case the wharfage is inclusive of handling charges

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Packages/Bags weighing upto and including 1 tonne (import)	1000 Kgs.	36.00
2	Packages weighing over 1 tonne and upto and inclusive of 3 tonnes (import).	1000 Kgs	40 00
3.	Packages weighing over 3 tonnes (import)	1000 Kgs	45.00
4.	Cranes used for conveying import cargo from Barge to the Quay when Port provides a Crane.	1000 Kgs.	3.50
5.	Labour handling charges in barges/lighters supplied for import Cargo.	1000 Kgs.	10 00
6.	Labour handling charges on Manganese Ore and Other Ores, pig iron and other mineral ores (export).	1000 Kgs	30 00
7.	For shifting of Container from one place to another within the Dock Area.	Per Container per each shifting (Load or Empty)	161.00

8 Handling charges for containers either for import or export

20'container		40' container		More than 40' container	
Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)
160	120	320	240	360	275

10. Cargo temporarily landed or reshipped by the same vessel :

1.	When handled by Port Labour.	Per 1000 Kgs.	Rs 16.10
----	------------------------------	---------------	----------

NOTES:

- (1). No charges shall be levied for incidental movements in handling of containers.

- (2). The handling charges specified for Item Nos, 1,2 and 3 are inclusive of equipment hire charges.
- (3).
 - (a). In case the trailers are supplied by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at items Nos. 1,2 & 3 of Schedule of Labour Charges (Section 4.7)
 - (b). In case the operation necessitates the deployment of only shore handling equipment and in the event of supply of this equipment by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at items Nos. 1,2 & 3 of Schedule of Labour Charges (Section 4.7.).
 - (c). In case both trailers as well as handling equipment for handling and transportation of import General Cargo including timber logs but excluding containers are supplied by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required), a rebate of 50% shall be given on the rates specified on item Nos. 1, 2 & 3 of Schedule of Labour Charges (Section 4.7)
- (4). The Port does not assume custody of the Export Cargo.
- (5). The Port lands import cargo, assumes custody of it, conveys to transit space and sorts for delivery all import cargo including cargo discharged into lighters, except cargo in bulk, live animals not in crates and other cargo for which overside delivery direct from ship is permitted in special cases by the Port and the Customs Authorities.
- (6). In case of temporarily landed cargo handled by Port, these charges cover unslinging, tallying, carrying, sorting in transit sheds or spaces and similar operations while reloading by the Port.
- (7). In case of Cargo temporarily landed on the quay or into lighters either from a vessel berthed at Quay berth or from a vessel berthed in the moorings, Cargo shall lie at the expenses, risk and responsibility of the ship
- (8). When lighters or barges are supplied in case of cargo not handled by the port, hire charges will be levied as applicable
- (9). The charges specified at item No.4 in Section 4.7. will not apply for lifts each weighing 5 tonnes and above.
- (10). The charges for shifting of containers either empty or laden shall be payable by ship owner/steamer agent. The tractor-cum-trailer for transporting container shall be supplied by the Ship Owner/Steamer Agent concerned.

SECTION – 5**CHARGES FOR HIRE OF CRAFT/ EQUIPMENT****5.1. Floating Crane charges:****5.1.1. 150 ton Floating Crane 'Bheema':**

Item No.	Weight of package or nature of charge	Unit	Rate (in Rs.)	Second operation half the rate (in Rs.)
1	Upto 50 tonnes.	Per hr. or part thereof.	2,001 00 per hour or part thereof subject to a minimum Rs.4,002/-	1,000 50 per hr or part thereof subject to a minimum of Rs.2,001/-
2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	per tonne or part thereof.	862.50	431.25
3.	Over 60 tonnes.	-do-	1,150.00	575.00
4	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the port's ordinary working hours.	Per requisition	3,990.50	--
5	For detention if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	per hr. or part thereof.	1,995 25	--
6	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation.	1 426 00	--
7.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	per loaded trip	2,990.00	--
8.	For use of the crane for purpose other than routine landing shipment, and delivery of cargo.	per hr or part thereof	12,937 50	--
9	Placing/removal of equipment on board the vessel for working in the hatches (only for cargo handling)	- do -	1150 00	--

5.1.2. 60 TON FLOATING CRANE:

Item No.	Weight of each package or nature of charge	Unit	Rate (in Rs.)	Second operation half the rate (in Rs.)
1.	Upto 50 tonnes	Per hour or part thereof.	2,001.00 per hr. or part thereof subject to minimum of Rs.4,002.00	1,000.50 per hr or part thereof
2	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	Per tonne or part thereof.	862 50	431 25
3.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the Port's ordinary working hours.	Per requisition.	3,990.50	--
4	For detention, if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging	Per hour or part thereof.	1,995.25	--
5.	Penalty for violation of the rule i.e only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation.	575 00	--
6	Additional charges for use of crane deck as a barge	Per loaded trip.	2,990 00	--
7	Per use of the crane for purposes other than routine landing/ shipments and delivery of cargo.	Per hour or part thereof.	5,692 50	--

NOTES:

- (1) The charge prescribed above includes the charges for haulage and mooring of the crane.
- (2) When requisitioned, full charges shall have to be paid whether the crane is utilised or not, unless 2 hours clear notice is given cancelling the requisition.
- (3) Only one lift at a time shall be slung for discharge or loading. But when two or more lifts made up into one slung are discharged or loaded by the crane, then the crane charges are recoverable at the rate applicable to the total weight of such a lift. In addition, a penalty shall also be levied.
- (4) The cranes shall not be hired for lifting packages below 5 tonnes. If, however, for any special reasons, the crane is hired for lifting packages below 5 tonnes, charges shall be recovered as for packages of 5 tonnes weight.
- (5) Transhipment or same bottom cargo or ship's gear removed to a workshop for repairs when discharged by a heavy lift crane for subsequent relifting, charges therefor will be levied separately at the above rates for the first operation of discharge from the vessel and at half the above rates for the subsequent operation of relifting from the wharf and putting it on board the ship.
- (6) The charges, as above, for the first operation of discharge from the vessel, will be paid by the hirer of the crane. The importer or the consignee will pay crane hire charges at half the above rate for discharging the lift from the deck of the crane or from the lighter barge or pontoon. At the time of delivery, full crane charges will be recovered from the hirer. Similarly, on the export side for unloading the lift from a wagon, lorry or truck, full crane charges will be levied from the hirer. At the time of shipment, for lifting the package from the wharf on to the deck of the crane or to a lighter, barge or pontoon, crane at half the rates, will be levied from the hirer. At alongside the ship, full crane charges will be levied from the hirer who gives the requisition for loading the packages on to the ship.
- (7) For the purpose of working out the detention period, 15 minutes grace period will be allowed in order to cover trivial delays in making the lifts ready, irrespective of whether two or more lifts are handled consecutively. Such detention will count till the lift is handled.

5.2. TOWAGE CHARGES:**5.2.1. TOWAGE CHARGES (within port limits):**

Item No.	Description	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1	Tugs upto and inclusive of 2000 HP.	(a) First 2 hrs. or part thereof.	568 25	18 665.65
		(b) Per every additional hr. or part thereof.	284 12	9,327 70
2	Tug above 2000 HP	(a) First 2 hrs. or part thereof.	1136 51	37,311 60
		(b) Per every additional hr or part thereof.	568.25	18,665.65

NOTE:

Tugs for stand-by arrangements at the requisition of the party shall be charged @ 70% of rates prescribed in the above schedule

5.2.2. TOWAGE CHARGES: (OUTSIDE PORT LIMITS):

Item No.	Description	Unit	Rate		Maximum charge per day of 24 hrs. per tug	
			Foreign-going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	For the use of a Port tug within 3 miles of the outer buoy at the entrance channel.	for the 1st two hrs. or part thereof	126.77	4,161.85	1,267 70	41,618.60
2.	For the use of port tug within 3 miles of the outer buoy at the entrance channel.	per every additional hr. or part thereof.	79.20	2,600.10	--	--
3.	For the use of tugs beyond 3 miles.	per day.	3,166.79	1,03,965.7	--	--

NOTES:

- (1). These charges are exclusive of any charges for insurance of the tug for Marine risks. An additional charge of 20 per cent over the Insurance premia to cover the incidental charges, over and above the Insurance premia shall also be levied. In such cases claims for damages shall not be made against the hirers in case of accidents.
- (2). The above charges do not include the cost of ration to the crew and victualling of the officers deputed with the tugs.
- (3). The tug hire charges will be calculated from the time the tug leaves the port jetties to the time it returns to jetties.

5.3. BARGE CHARGES**5.3.1. BARGE CHARGES (FOR SHIP'S CARGO HANDLING PURPOSE)**

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Barge capacity 150 tonnes given on hire (for export cargo and import cargo).	Per trip	201 25
2.	Barges used for either import cargo or over side discharge cargo.	Per tonne	24.15
3.	Cancellation of requisition for barge (capacity 150 tonnes) when the cancellation notice falls short of 4 clear hours.	Per trip	12 65
4.	Cancellation of requisition for Barge (capacity 150 tonnes) when the cancellation notice is received after the lighter has been made available.	Per trip	186 30
5.	Barges used for handling export cargo when port handles cargo.	Per tonne	3.45
6.	Detention charges.	Per hr or part thereof	8 60
7.	Steel pontoons LAVA/KUSA (capacity 400 tonnes) given on hire for handling export cargo	Per trip	6,716 00
8.	Cancellation of requisition for LAVA/KUSA when the cancellation notice falls short of 4 clear hours.	Per hr or part thereof	335 80
9.	Cancellation of requisition for LAVA or KUSA when the cancellation notice is received after the pontoon is made available	Per trip	6,716 00

NOTES

- (1) The charges specified for Item No. (5) above includes the cost of providing barges for the conveyance of cargo from the place of loading to the place of unloading and includes the cost of towing barges, their gear and the

- provision of lights when work is carried on at night but shall not include cost of handling cargo in the barges which shall be borne entirely by the consigner.
- (2). The charges prescribed against item No. (2) shall be levied in addition to the import general cargo handling charges.
 - (3). Barges returning from ships with rejected or shutout cargo shall be treated as an additional trip and charged for accordingly.
 - (4). Four clear hours prior notice shall be given to cancel a requisition for a barge.
 - (5). A free period of 16 hours shall be allowed for each barge of 150 tonne average carrying capacity from the time the barge is made available
 - (6). For the purpose of the levy of detention charges, delay on the part of the port in providing tug power for towing the barges shall not be counted
 - (7). The cargo is handled at the specific request of the consignor Further, the Port undertakes no responsibilities for loss or damage of such cargo while in barges.
 - (8). A free period of 16 hours shall be allowed for steel pontoons LAVA/KUSA of 400 tonnes capacity from the time the pontoon is made available. Detention charges @ Rs.300/- per hour or part thereof shall be levied after expiry of the free period.

5.3.2. BARGE CHARGES (FOR OTHER THAN SHIP'S CARGO HANDLING PURPOSE)

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Barge (capacity 150 tonnes) given on hire.	For first 6 hours or part thereof	437 00
		For every additional hour or part thereof.	74 75
2.	Crew charges	Per shift per month	1,403.00
3.	Towage from one point to another within the harbour.	Per each movement.	96 60
4.	(i) Steel pontoons LAVA / KUSA capacity 400 tonnes given on hire (without staff)	For first 6 hours or part thereof	7590 00
	(ii) Steel pontoons LAVA/ KUSA capacity 400 tonnes given on hire (with staff)	For first 6 hrs or part thereof.	9,453.00
5.	(i) Steel pontoons LAVA/ KUSA 400 tonnes given on hire (without staff)	Per every additional hour or part thereof	1,288 00

	(ii) Steel pontoons LAVA/ KUSA capacity 400 tonnes given on hire (with staff) .	Per every additional hour or part thereof	1,575.50
6	Ash barge	Per hr. or part thereof.	69 00
7	Oil water barge (capacity of 300 tonnes)	Per hr. or part thereof	2,196 50

NOTES :

- (1) These charges include supply of barge equipment and towage from any part of the harbour to any other part of the harbour and bringing back the empty barge of 150 tonnes capacity only.
- (2). For the purpose of computing these charges, the total time taken from the time of supply of barge to the hirer to the time of completion of discharge will be reckoned
- (3). Crew to man the lighter hired will not be normally supplied by the port, but, when supplied in special cases, then charges as prescribed at item No 2 above shall be levied.
- (4) If required towage will be undertaken by the Port tugs outside the Port limits and the towage charges will be levied as specified in Section 5.2.2.
- (5). Barge of 150 tonnes capacity cannot be hired on monthly basis
- (6). The charges prescribed in respect of steel pontoons LAVA/KUSA are exclusive of towage charges

5.4. MOORING BOAT WITH GANG

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Mooring boat with gang.	For first 4 hours or part thereof	361 10
		For every additional hour or part thereof.	135 70

5.5. ELECTRICAL CRANE CHARGES (FOR OTHER USAGE VIZ. CARGO HANDLING FROM/TO LASH BARGES, NON-CARGO OPERATIONS).

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum Charges (in Rs.)
1.	Electrical quay crane (capacity 6 tonnes).	Per hour or part thereof.	140 80	281 50
2.	Electrical quay crane (capacity 10 tonnes).	Per hour or part thereof.	414 00	828 00
3.	Electrical Hydraulic grab bucket.	Per hour or part thereof.	956 90	--
4.	Grab of 0.75 cu.m	Per hour or part thereof	37 25	149 00
5.	Electrical gantry crane of 50 tonnes capacity.	-do-	905.60	1,811 25
6.	Charges for 1.5 cu.m. to 3 cu m. grab.	-do-	93 15	465 75

NOTES

- (1) These charges cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.
- (2). For the purpose of calculation of these charges, intermittent break down of the equipments on account of the port are excluded

5.6. MOBILE CRANE CHARGES:

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum Charges (in Rs.)
1.	Mobile crane (capacity 25 tonnes)	Per hr. or part thereof	287.50	575 00
2.	Mobile crane (capacity 40 tonnes)	-do-	460 00	920 00
3.	Mobile crane (capacity 45 tonnes)	-do-	488 75	977 50
4.	Mobile crane (capacity 75 tonnes)	-do-	1,207 50	2 415 00
5.	Mobile crane (capacity 12½ tonnes with staff & stores)	-do-	546 25	1,092 50

5.7. FORK LIFT TRUCK CHARGES:

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Forklift trucks upto and inclusive of 5000 kgs.	(a) For the first hr. or part thereof.	319 70
		(b) For every additional hour or part thereof.	159.85
2.	10 Ton and 12 ton diesel forklift truck	(a). For the first hour or part thereof.	1,242 00
		(b) For every additional hour or part thereof	621 00

5.8. OTHER EQUIPMENT CHARGES:

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum charges (in Rs.)
1	Front end loader	Per hr. or part thereof	322 00	644 00
2	Poclain excavator.	-do-	615.25	1,230.50
3	BEML pay loader (capacity 3 to 3.5 tonnes).	-do-	920.00	1,840 00

SECTION – 6**CHARGES FOR LICENCE (STORAGE) FEE**

Item No.	Description	Unit	Rate for a period of		Penal rate for a period of
			An year or more (in Rs.)	Less than any year (in Rs.)	Less than any year (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6.1. LICENCE FEE FOR SHEDS :					
1.	Transit sheds at New Lighterage wharf.	Per 100 sq.mtrs. per fortnight or part thereof.	2,380.50	2,975.60	5,951.20
2.	Storage sheds, warehouses and all covered spaces as goods shed combustible materials shed etc., and ware house behind GCB.	-do-	1,587.00	1,983.75	3,967.50
6.2. LICENCE FEE FOR OPEN SPACE :					
1.	Open stacking space outside dock area i.e. outside the customs barrier	Per 100 sq.mtrs per fortnight or part thereof	138.00	258.75 for first fortnight or part thereof Rs 172.50 for next fortnight and onwards.	345.00
2.	Open stacking space inside dock area i.e. within the customs barrier.	-do-	181.00	345.00 for first fortnight or part thereof Rs 232.90 for next fortnight and onwards.	465.75

NOTES

- (1). Penal rate shall be charged for all unauthorised occupations without valid licence or for late application for renewal
- (2). The licence fee shall be collected on the actual area licensed out on a *prorata* basis

6.3. PUBLIC BONDED WAREHOUSE CHARGES:

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Bags and bales	For every 50 kgs or part thereof per day.	0 60
2.	Cases and crates	For every 50 Cubic decimeters or part thereof per day.	0 60
3	Casks, Kegs, Drums and jars if contents are liquids	For every 100 ltrs or part thereof per day.	0 60
4.	Carriages & Motor cars	Each per day	51 75
5.	Machinery unpacked	For every 50 kgs. or part thereof per day.	0 60
6.	Articles not enumerated	For every 50 kgs. or part thereof per day	0 60

- (1). (i) The VPT may store goods under bond in its ware houses, which may from time to time be appointed to be public bonded warehouses by the Collector of Customs, under Section 57 of the Customs Act 1962, as amended from time to time. The class of Goods that may be deposited in ware houses will be subject to the decision of the Collector of Customs and the VPT and will be duly notified to the public
- (ii). A customs pass allowing goods to be bonded is required for the purpose of bonding goods.
- (iii). The VPT may either accept or reject the Goods at its discretion for storage in the ware-house(s).
- (iv). Goods of ware housing must be delivered at the doors of the transit sheds and removed to the Port's bonded warehouses by the importer under the supervision of a Customs Officer, the importer providing his own labour to convey the goods to the ware-houses.
- (v). Ordinarily a gate-pass will be made out for the full quantity covered by one 'into bond' bill of entry. If however, bonders desire to sub-divide the quantity and require gate-pass for each sub-item separate gate passes will be issued on written application being made to the Traffic Manager
- (vi). Goods will not be delivered out of Bond without production and delivery of the gate passes issued for the goods.

- (vii). On notice of loss of any gate passes being given, the delivery of goods covered by them will be at once stopped until either duplicates are issued or the missing gate passes are produced.
- (viii). Duplicate gate passes will be issued after the Bonders have complied with the following procedure.
 - a). The loss should be advertised in two daily local news papers (one in English and one in Telugu)
 - b). A bond or agreement, in the prescribed form, indemnifying the VPT from all loss which may be incurred by reason of the presentation of the original gate pass, should be executed by the bonders and a substantial surety for the due performance of the obligations under such bond should be given by them to the satisfaction of the Port
 - c). All costs, charges and expenses incurred by the VPT and in relation to the issue of the duplicate gate pass should be paid by the bonders.

After the lapse of seven clear days from the last date on which the loss was advertised, a duplicate gate pass will be issued
- (2). Delivery of the goods from the Port's transit sheds in case of goods intended for bond will not be made after 5 p.m. on week days unless specially ordered by the Port's Traffic Manager.
- (3). (a). Admission into or delivery of goods from the Bonded warehouses after working hours on working days and on Sundays and Port holidays. Normally the bonded ware houses are open from 8 a.m. to 5 p.m. with one hour lunch break from 1200 hrs to 1300 hrs except on Sundays and Port's holidays. Should, however, bonders, require admission or delivery after normal working hours and Sundays and Holidays a written application should be made to the VPT or any official authorised by it, who will arrange to comply with the application provided
 - (i). The removal of cargo from transit space is permitted by the Collector of Customs or the cargo delivered out of bond is for shipment to a vessel which has applied for Night and Holiday work Sundays and Holidays
 - (ii). The Bonders concerned must obtain the necessary permission from the customs Department by 3 p.m. on week days and on previous working day in case of Sundays and Holidays
- (b). Admission of goods into the bonded ware houses as also deliveries from these warehouses for shipment should be carried out under customs supervision which should be arranged for by the bonders with the Chief Inspector, Preventive Services

SECTION – 7**CHARGES ON PORT RAILWAY TRAFFIC****7.1. SIDING CHARGES :**

Item No.	Description	Unit	Haulage charges including siding charges Rate (in Rs.)	
			Iron ore	All cargo other than iron ore
1.	Four wheeler.	Per wagon	344.35	360.00
2.	Eight wheeler (below 50 MT).	Per wagon	688.70	720.00
3.	Eight wheeler (above 50 MT).	Per wagon	860.85	900.00
4.	C.R.T Type.	Per wagon	430.40	450.00

7.2. OPEN TERMINAL CHARGES :

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	
			Iron ore	All cargo other than iron ore
1.	Four wheeler.	Per wagon	224.80	235.00
2.	Eight wheeler (below 50 MT).	Per wagon	449.60	470.00
3.	Eight wheeler (above 50 MT)/ BOI type.	Per wagon	564.35	590.00
4.	BOY Type.	Per wagon	669.60	700.00
5.	C R T Type.	Per wagon	277.40	290.00

NOTE:

Goods booked by Rail to and from the Port are charged at the rates published by the Railways concerned. The special port terminal charges for the Port's share of this service is included in the Railway charges shown on the Railway receipts.

7.3. OTHER RAILWAY CHARGES

Item No.	Description	Code No.	Unit	Rate (in Rs.)	Remarks
1.	Reshunting charges	0941	Per tonne.	8.05	On carrying capacity of the wagon
2.	For handling oversize consignment.	0931	Per wagon.	514 05	
3.	Private owned wagons stabled in port railway yard.	0958	Per day or part thereof per axle	14 95	
4.	Weighment charges	0951	Per 4 wheeler wagon.	151 80	
		0952	Per 8 wheeler wagon.	295 55	

7.4. HIRE CHARGES OF WDS LOCOS

Item No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per hour	2 656 50
2.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one day of 1 shift	21 206 00
3.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one day of 2 shifts	39,857 85
4.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one day of 3 shifts	58,560 30
5.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one month of 1 shift	4,25,291 85
6.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one month of 2 shifts	7,97,043 15
7.	For hiring WDS Loco 1380 HP	Per one month of 3 shifts	11,71,363 55

NOTE

- (1) Any other type of wagon that will be brought into use by the Railways will similarly be charged depending on their carrying capacity
- (2) Goods booked by Rail to and from the Port are charged at the rates published by the Railways concerned. The Port Terminal charges for the Port's share of this service is included in the railway charges shown on the Railway receipt.

SECTION - 8**CHARGES FOR OTHER SERVICES****8.1. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:**

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (In Rs.)
1.	Supply of fresh water to vessels at Shore	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3 241 subject to a minimum charge of \$ 16.205	106 40 subject to a minimum charge of Rs 532 00
2.	Supply of fresh water to vessels by Boat at Quay Walls, Jetties and Moorings.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 subject to a minimum charge of \$ 20.912	137.30 subject to a minimum charge of Rs.686.50
3.	Supply of fresh water to Fishing vessel.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	2.480 subject to a minimum charge of \$ 12.86	81.40 subject to a minimum charge of Rs 422 20

NOTE:

- (1) Service charges equivalent to 50% of the charges prescribed for supply of water will be levied on the water requisitioned and not taken by the vessel provided the quantity not taken is more than 10% of the quantity requisitioned by the vessel. The charges for supply of fresh water at mooring will include the services of water barges and hoses.
- (2). Port shall supply fresh water to the berths where there is no accessibility for the trade i.e. OSTT, LPG, NOM & FB and other mooring.

8.2. FIRE FLOAT CHARGES:

Item No	Code No	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Minimum charges (in Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	0691	For salvage and other purposes.	Per hour	693.56	2,080.70
2.	0692	For salvage and other purposes.	Per day	8,321.85	--
3.	0693	For stand by duties.	Per hour	347.05	1,387.00
4.	0694	For stand by duties.	Per day	4,161 30	--

8.3. JEEP FIRE ENGINE CHARGES:

Item	Code	Description	Unit	Rate (In Rs.)
1.	0695	Jeep fire engine	Per hour or part thereof	208.25

Notes: No charges will be levied for fighting fires in ships lying at wharves and moorings.

8.4. TRAILOR PUMP:

Item	Code	Description	Unit	Rate per hour part thereof
1.	0869	Trailor pump	per day	257.00

8.5. DRY DOCKING CHARGES:**8.5.1. VISAKHAPATNAM INNER HARBOUR:**

Item	Description	Unit	Rate in Rs.	Remarks
1.	For the use of Dry Dock	Per day	27,009.25	On the 1st day
2.	-do-	-do-	22,022.95	From 2nd to 14th day inclusive.
3.	-do-	-do-	33,034.45	From fifteenth day and after.

Notes :

- (1). The above charges include the shipwright and pumping charges but do not include charges for the supply of fresh water, cranes, electric lights and other facilities.
- (2). Time is reckoned with from the moment any part of the vessel passes the gate line when entering to the moment the whole vessel is clear of the gate line or leaving the deck.
- (3). Day means a period of 24 hours or part thereof calculated from the time fixed in Note.2.
- (4). The VPT may at its discretion permit the use of the Dry Dock for more than one vessel at the same time. On such occasions, the Dock charges of a vessel, which has completed her repairs earlier than the other vessel or vessels, and whose undocking is delayed, due to the non-completion of the repair to the latter, will be levied upto the end of the day on which the work on that vessel is completed. The time between the completion of work on a particular vessel and the final undocking of all the vessels will be treated as 'Dies-non'.
- (5). When the Dock is used simultaneously by two or more crafts belonging to Private parties or to the other Departments of Government or belonging to the Port the total charges may be charged proportionately, the proportion being decided by the VPT on the basis of floor area occupied subject to a limit of not less than half the charges prescribed for each vessel. The decision of the VPT in the apportionment of charges shall be final.

8.5.2. VISAKHAPATNAM FISHING HARBOUR:**8.5.2.1. Slipping in and slipping out charges of the mechanised fishing boats / vessels:**

Item No.	Tonnage	Rate (in Rs.)
i)	For Mechanised Fishing boats:	Rs.4,000 (for both operations)
ii)	For Vessels:	
	Upto 15 tonnes	Rs 280 per tonne subject to a minimum of Rs 4,200/-.
	Above 15 to 25 tonnes	Rs 4,200 for first 15 tonnes and Rs 280 per tonne thereafter
	Above 25 to 50 tonnes	Rs 7,000 for first 25 tonnes and Rs 180 per tonne thereafter
	Above 50 to 80 tonnes	Rs.12,000 for first 50 tonnes and Rs 140 per tonne thereafter
	Above 80 to 125 tonnes	Rs 16,500 for first 80 tonnes and Rs 100 per tonne thereafter
	Above 125 tonnes	Rs.20,000 for first 125 tonnes and Rs 80 per tonne thereafter

8.5.2.2. Slipway repair berth hire charges for slipway complex including approach jetties to slipway complex and fishing harbour dry dock.

Item No.	Tonnage	UNIT	Rate in Rs. (per day)
i).	Upto 4 tonnes	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs 220/- Rs 110/- Rs 220/- Rs.350/-
ii).	5 tons to 10 tons	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs 450/- Rs 230/- Rs 450/- Rs 700/-
iii).	11 tons to 20 tons	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs 1100/- Rs 450/- Rs 1100/- Rs 1400/-
iv).	21 tons to 50 tons	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs 2200/- Rs.1100/- Rs.2200/- Rs.2800 /-
v).	51 tons to 80 tons	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs.2400/- Rs.1200/- Rs.2400/- Rs.3200/-

vi).	81 tons to 125 tons	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs.2600/- Rs.1300/- Rs.2600/- Rs.3600/-
vii).	126 tons and above	1st day 2nd day to 10th day 11th day to 15th day from 16th day onwards	Rs.2800/- Rs.1400/- Rs.2800/- Rs.4000/-

8.5.2.3. Docking and undocking charges for Dry Dock at Fishing Harbour:

Docking and undocking charges would be Rs.44,000/- per day for both the operations.

8.5.2.4. Dry Docking charges for Dry Dock at Fishing Harbour :

(i).	For first day	...	Rs.16,000/- per day
(ii).	From 2nd to 10th day	...	Rs.13,000/- per day
(iii).	From 11th to 20th day	...	Rs.16,000/- per day
(iv).	From 21st day to 30th day	...	Rs.26,000/- per day
(v).	From 31st day to 37th day	...	Rs.46,000/- per day
(vi).	From 38th day to 44th day	...	Rs.56,000/- per day
(vii).	From 45th day to 51st day	...	Rs.66,000/- per day
(viii).	From 52nd day to 58th day	...	Rs.76,000/- per day
(ix).	From 59th day onwards	...	Rs.86,000/- per day

Notes:

- (1). The above rates as at 8.5.2.3 and 8.5.2.4 are applicable for trawlers of 125 tonnes and more capacity.
- (2). Trawlers of less than 125 tons. capacity are to be charged at a consolidated amount of Rs.50,000/- plus actual charges of slipway as at item 8.5.2.1 & 8.5.2.2 for the trawlers less than 125 ton capacity using dry dock
- (3). The rates are applicable to each trawler irrespective of the number of trawlers in the dry dock.

8.6. CHARGES FOR DISPOSAL OF OIL BILGE :

Sl.	Description	Unit	Rate (In Rs.)
1.	Disposal of Oil bilge residues from ships;		
	a) For Foreign-going	Per ship per shift of 8 hours or part thereof	10,357.65
	b) For Coastal-going	Per ship per shift of 8 hours or part thereof	7,250.35

2.	Oil pollution craft 'SUCHI' along with oil boom	Per shift of 8 hours or part thereof	7,187.50
3.	Oil recovery craft 'M.L.MISHA' without any fixed or floating oil boom	per shift of 8 hours or part thereof	23,287.50
	(i). Hire charges for fixed oil boom	-do-	2,944.00
	((ii). Hire charges for floating oil boom	-do-	7,590.00

(The charges are exclusive of charges of any chemicals etc., used)

Note : Day means a period of 24 hours or part thereof calculated from the time the craft is kept for disposal of oil bilge at ship till the disposal is completely discharged to the masonry tank at shore.

8.7. CERTIFICATE OF WEIGHMENT:

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
(ii).	Original	Each	20.00
(ii).	Extra copy	Each	10.00

8.8. SUPPLY OF BERTHING PROGRAMME:

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
(i).	Without postage	Year	250.00
(ii).	With postage	Year	850.00
(iii).	Additional copy	Year	100.00 (without postage) 150.00 (with postage)

8.9. Duplicate copy of bills rendered Each copy 20.00

8.10. Certificate of payment Each certificate 20.00

8.11. Amendments copy Each amendment 20.00

8.12. Co-opering licence Per Year 50.00

Note: Late fee of Rs.50.00 shall be levied if the application for renewal is not received before one month of the expiry of the licence.

8.13. CHARGES FOR USE OF PORT GEAR:

Item No.	Description	Unit	Rate (In Rs.)
(1)	(3)	(4)	(5)
1.	B.G. Materials Trolley	Trip	13.80
2.	i) 2 ton cast iron hand roller	Per day or part thereof	9.20
3.	ii) 2 ton cast iron hand roller	Per month on monthly hire	184.00
4.	Concrete mixer ransom rapier 2 cubic yard with 9 HP engine (excluding labour and stores)	Per day or part thereof	23.00
5.	Sal sleeper (BG)	Sleeper per day or part thereof	2.00
6.	Sal sleeper (BG)	Sleeper per month	23.00
7.	Ammonia prints of drawings of any size	Copy	18.40
8.	i) Motor slings (Big or small)	Per day or part thereof	9.20
	ii) Motor slings (for foreign-going vessel)	- do -	14.95
9.	i) Wire slings (big or small)	- do -	69.60
	ii) Wire sling (Big or small) (for foreign-going vessel)	- do -	109.25
10.	i) Rope sling-small	Day	23.00
	ii) Rope sling-small (for foreign-going vessel)	Day	36.80
11.	i) Rope sling-big	Day	46.00
	ii) Rope sling-big (for foreign-going vessel)	Day	72.45
12.	Chain slings 4 legged	Sling per day.	69.00
13.	Set of 4 legged wire hooks	Set per day	4.60
14.	Cargo flat tray or steel tray	Tray per day	9.20
15.	Life boats	Per day	92.00
16.	Life belts	Per day	23.00
17.	Life rafts	Per day	23.00
18.	Empty oil drums	Per day	2.30
19.	Jack hammers	Per day	20.70
20.	Drill rods	Each per month	4.60
21.	i) Drill bits 1600x33mm	Per day	2.00
	ii) Drill bits 800x34mm	Per day	2.00
22.	i) 10 ton jack reversible	Per day or part thereof	9.20
	ii) 10 ton jack reversible	Per month	92.00
23.	Pulley single sleeve 12" dia	Per month or part thereof	46.00

24.	Pulley single sleeve 6 dia	Per month or part thereof	23.00
25.	Shackle	Large shackle per 12 hrs. or part thereof	46.00
26.	Save-all nets	Net per 12 hrs. or part thereof (as per item)	9.20
27.	i) Sling can hook	Sling per hr. or part thereof	9.20
	ii) Sling can hook	Per day of 24 hours	73.60
28.	Chain sling single hook	Sling per day	23.00
29.	Chain sling double hook	Sling per day	46.00
30.	Wire sling with four hooks	Sling per day	69.00
31.	3 ton dump clump anchor with joining shackles chain and buoy	Per day or part thereof	69.00
32.	Beators steel	Each per month	4.60
33.	Hire charges for use of cranes of outsiders in Port area	Per day or part thereof	9.20
34.	Hand forge	Day of 24 hrs or part thereof	9.20
35.	i) Tip wagons (Tram line)	Per day or part thereof	4.60
	ii) Tip wagons (Tram line)	Wagon per month	69.00
36.	i) Trip track	Per month	62.10
	ii) Trip track	Per day or part thereof	2.30
37.	Wooden pallets lifting capacity of 1 ton (approximately)	Pallet per day or part thereof	31.05
38.	i) Grab plate set	Per day	184.00
	ii) Grab plate set (for foreign-going vessel)	Per day	289.80
39.	i) Cluster light with 1,000 watt bulb	Day of 12 hrs	341.55
	ii) Cluster light with 1,000 watt bulb	Per month	8,899.85
40.	iii) Cluster light with 500 watt bulb	Day of 12 hrs	331.20
	iv) Cluster light with 500 watt bulb	Month	8,562.90
41.	Charges of Electrician	Per shift	116.15
42.	Yokohama fenders	Per day or part thereof	1064.00

NOTES:

1. Charges for the consumption of the fuel will be charged separately as per the actuals of the rates prevailing during the hire period together with 10 per cent of storage charges.

SECTION – 9**CHARGES FOR ISSUAL OF LICENCE:**

Sl No.	Particulars	(PER LICENCE)	
		FRESH	RENEWAL
(i).	Stevedoring licence	Rs.3 lakhs.	Rs 2 lakhs
(ii).	Ship repairing licence	Rs 1 lakhs	Rs.75,000/-
(iii).	Ship chandling licence	Rs.50,000/-	Rs 25,000/-
(iv).	Other miscellaneous trader licences.	Rs. 5,000/-	Rs 3,500/-

